مكتبة
الروضة الحيدرية

الرسائل الجامعية

إعداد

المكتبة الرقمية

٢٠١٣م ـ ١٤٣٣هـ

الطرق البرية في ظل الخلافة العباسية
(١٣٢-٣٣٤هـ / ٧٤٩-٩٤٥م)
- دراسة تاريخية حضارية -

رسالة تقدم بها

خليفة عايد عبد الله الحديدي

إلى

مجلس كلية التربية في جامعة الموصل

وهي جزء من متطلبات نيل شهادة الماجستير

في

التاريخ الإسلامي

بإشـــراف

الدكتور حسين علي طحطوح

١٤٢٤هـ **٢٠٠٣م**

إقرار المشرف

أشهد بأن إعداد هذه الرسالة جرى تحت إشرافي في جامعة الموصل ، وهي جزء من متطلبات نيل شهادة الماجستير في اختصاص التاريخ الاسلامي .

التوقيع :

المشرف : أ.م.د. حسين علي طحطوح

التاريخ : / / ٢٠٠٣ م

إقرار المقوم اللغوي

أشهد بأن هذه الرسالة الموسومة بـ (الطرق البرية في ظل الخلافة العباسية (١٣٢-٣٣٤هـ/٧٤٩-٩٤٥م)) تمت مراجعتها من الناحية اللغوية وتصحيح ما ورد فيها من أخطاء لغوية وتعبيرية وبذلك أصبحت الرسالة مؤهلة للمناقشة بقدر تعلق الأمر بسلامة الاسلوب وصحة التعبير .

التوقيع :

الاسم : د. حسن سليمان حسين

التاريخ : / / ٢٠٠٣

إقرار رئيس القسم

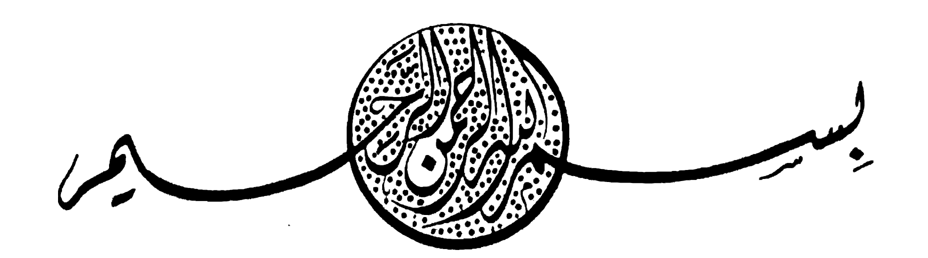
بناءً على التوصيات المقدمة من قبل المشرف والمقوم اللغوي ، أُرشح هذه الرسالة للمناقشة .

التوقيع :

الاسم : د. هاشم يونس عبد الرحمن

رئيس لجنة الدراسات العليا

التاريخ : / / ٢٠٠٣



وَأَوْحَى رَبُّكَ إِلَى النَّحْلِ أَنِ اتَّخِذِي

مِنَ الْجِبَالِ بُيُوتًا وَمِنَ الشَّجَرِ وَمِمَّا

يَعْرِشُونَ (٦٨) ثُمَّ كُلِي مِنْ كُلِّ الثَّمَرَاتِ

فَاسْلُكِي سُبُلَ رَبِّكِ ذُلُلًا يَخْرُجُ مِنْ بُطُونِهَا

شَرَابٌ مُخْتَلِفٌ أَلْوَانُهُ فِيهِ شِفَاءٌ لِلنَّاسِ إِنَّ فِي

ذَلِكَ لَآيَةً لِقَوْمٍ يَتَفَكَّرُونَ

صدق الله

العظيم

سورة النحل / الآيتان (٦٨-٦٩)

كلمة شكر :

يتقدم الباحث بجزيل الشكر والتقدير إلى كل من كان له فضل في المساعدة والتوجيه ، ويخص بالشكر : الاستاذ الدكتور : حسين علي طحطوح الذي تفضل برعاية هذا البحث ومتابعته بالتوجيه والارشاد .

كما ويتقدم بوافر الامتنان إلى الدكتور : هاشم يونس عبدالرحمن الذي كان لرعايته شأن في اتمام هذا البحث ، والى كل من الاساتذة : جزيل عبد الجبار ، وطه خضر عبيد في كلية التربية / جامعة الموصل ، والدكتورة خولة شاكر الدجيلي في كلية التربية جامعة بغداد الذين أمدوا الباحث بيد العون بالمساعدة طيلة فترة البحث ، وإلى جميع زملائي في مرحلة الماجستير .

كما ويتقدم الباحث بالشكر الجزيل لاساتذة قسم التاريخ الموقرين وعمادة كلية التربية المحترمة .

وإلى كل من مد له يد المساعدة

ومن الله التوفيق

إهداء

إلى شمس الضحى ، بدر الدجى ...

المصطفى الهادي (ﷺ) ...

إلى من أبيا الا أن أكون في زمرة طلبة العلم ، والفضلاء ..

أبــي وأمـــي ...

إلى من يعينني على صروف الدهر ...

أخي وأخواتي ..

أهدي هذا الجهد المتواضع

فهرست المحتويات

بسم الله الرحمن الرحيم

المقدمــة

مما لا شك فيه ، ان هدف استحداث الانسان للطرق البرية مرتبط بالحاجة الانسانية على المديين الآني والبعيد على حد سواء . ففي حين اندثرت بعض الطرق لانتفاء الحاجة اليها استحدثت وازدهرت الأنشطة الإنسانية على طرق أخرى ، لتسهيل تلبية حاجاته المختلفة الروحية والمادية . فقد أسهمت الطرق في نشر وترسيخ عقائد السماء على الأرض ، ومر من خلالها التراث الانساني ، وكان دورها كبيرا في خدمة وتعزيز الجوانب السياسية والاقتصادية والاجتماعية ، وزيادة الروابط بين البلدان والشعوب في مختلف العصور ، الأمر الذي يؤكد صلتها الحيوية المباشرة بحياة الانسان ، كما يوضح الغرض من اهتمامه ورعايته لها .

واذا كانت الدراسة التاريخية للطرق وأوضاعها ، ومدى توظيف دورها لخدمة الإنسان في مجالات حياته كافة ، تعني الوقوف على أحد معالم الحضارة العربية الإسلامية آنذاك ، فان هذا المعلم يظل ضروريا في كل زمان ومكان . وفي هذا السياق فان اختيار بحث (الطرق البرية في ظل الخلافة العباسية ١٣٢-٣٣٤هـ/٧٤٩-٩٤٥م) ، ربما يكمن في ندرة تناول مثل هذه المواضيع في التاريخ العربي الاسلامي . وإذا كانت بعض المراجع والبحوث قد تطرقت الى الطرق بصورة مباشرة او غير مباشرة ، إلا انه لم يعثر على أية دراسة علمية وافية للطرق وما يتصل بها من جوانب مختلفة خلال الفترة المؤشرة في أعلاه ، وخاصة ان تلك الفترة تعد من أزهى فترات الخلافة العباسية من حيث تجهيز وارسال حملات إدامة الفتوح ومواجهة الحركات الداخلية المناوئة ، والرد على الحملات العسكرية الخارجية المعادية، والاهتمام بادارة الاقاليم ونظام البريد ، وغير ذلك مما له صلة بحالة الطرق واوضاعها ونشاط العامة من الناس عليها .

لقد تم الاطلاع على عدد من الدراسات الجامعية التي تناولت موضوع الطرق البرية في ثناياها ، ولكنها لم تركز على الطرق داخل حدود الخلافة كما انها تناولت الطريق كوسيلة للفعاليات التجارية والثقافية التي كانت تتم بين اقاليم الخلافة والعالم الخارجي ، ومن ابرز تلك الدراسات التي تم الاطلاع عليها دراسة بعنوان :

(Commercial Relations Between The Arab world And India)

((3 rd and 4 th A.H/ and 9 th and 10 th centuries))وهي رسالة دكتوراه لحسين علي طحطوح من جامعة سانت اندروس في بريطانيا لعام ١٩٨٧ ، وقد ركزت على تناول الطرق التي كانت تربط الخلافة ببلاد الهند والفعاليات التجارية التي كانت تتم عبرها .

وهناك دراسة بعنوان (العرب والصين في القرون الوسطى) وهي رسالة ماجستير لطارق فتحي سلطان مقدمة إلى عمادة كلية الآداب في جامعة الموصل لعام ١٩٨٠م وقد ركزت على الطرق التي كانت تربط الخلافة ببلاد الصين والفعاليات التجارية والثقافية التي تمت عبر تلك الطرق .

كما وتم الاطلاع على دراسة بعنوان (طريق الحرير وأهميته الادارية والاقتصادية في القرنين الثالث والرابع للهجرة ، التاسع والعاشر الميلادي في المشرق الاسلامي) وهي رسالة ماجستير لرائد احمد سليمان مقدمة إلى عمادة كلية الآداب في جامعة بغداد لعام٢٠٠٠م، وقد ركزت على الفعاليات التجارية التي كانت تتم عبر طريق خراسان ، وتطرقت إلى شرح الامارات المستقلة التي نشأت في الأقاليم التي كان يمر بها هذا الطريق ، كما وتناولت محاصيل وبضائع المدن الكبرى التي كانت تقع على ذلك الطريق .

شمل البحث تمهيدا واربعة فصول فضلا عن المقدمة والخاتمة . وتضمن التمهيد تأشير حدود الخلافة والتعرف على اقاليمها –ومواقعها وطبيعتها الجغرافية . بينما تناول الفصل الاول (العوامل المؤثرة في الطرق) ، الوقوف على العوامل التي كانت تؤثر في امتداد الطرق بين أقاليم الخلافة سواء ما كان منها عوامل طبيعية او عوامل بشرية وسياسية واقتصادية ودينية وغيرها .

أما الفصل الثاني (الطرق البرية) فقد كرس لتوضيح شبكات الطرق بين اقاليم الخلافة، وقد أمكن تقسيمها إلى خمسة طرق رئيسة وفقا لمركزية انطلاقها من العاصمة بغداد، فضلا عن تناول الطرق الثانوية التي كانت تخرج منها لتربط بين المدن والضواحي المختلفة.

وتطرق الفصل الثالث (مرافق الطرق ، ووسائل النقل) لتوضيح ما كان على طرق الخلافة من مرافق خدمية كمحطات الاستراحة ، ومصادر المياه ، وعلامات الارشاد ، ونقاط الحماية ، فضلا عن الاشارة الى مراصد عشور التجارة على الطرق ، وحرية انتقال المسافرين داخل حدود الخلافة وخارجها ، والتعرف على وسائل النقل التقليدية .

أما الفصل الرابع (اثر الطرق على الحياة العامة) فقط ركز على ايضاح تأثير الطرق في حياة الخلافة من الجوانب الادارية والعسكرية والاقتصادية والدينية والثقافية .

وقد تم إلحاق البحث بخارطة طبيعية اشر عليها اقاليم الخلافة وطبيعة تضاريسها ، وخارطة أخرى اشر عليها الطرق الرئيسة والفرعية وبعض المدن التي كانت تمر بها ، كما تم إلحاق البحث بصورة تمثل نماذج من إشارات الأميال في العصر الأموي .

اعتمد البحث على عدد غير قليل من المصادر والمراجع العربية والاجنبية وقد شكلت المصادر البلدانية حجر الزاوية فيه ، فقد كان النصف الثاني من القرن الثالث للهجرة ، التاسع للميلاد ، بداية لظهور تلك المصنفات التي اهتمت بالطرق والمسالك اكثر منها وصفا للمدن والأقاليم من بينها كتاب (المسالك والممالك) لابي عبيد القاسم بن عبيد الله بن عبدالله بن خرداذبة (ت٢٧٢هـ/٨٨٥م)الذي كان مقربا من بلاط الخليفة المعتمد (٢٥٦-٢٧٩هـ/٨٧٠-٨٩٢م) وشغل منصب صاحب البريد باقليم الجبال . وتأتي أهمية الكتاب من حيث كونه يعد اقدم مصدر بلداني تحدث عن طرق بريد الخلافة ، فضلاً عن أهمية منصب صاحب الكتاب الادارية ، والتي أتاحت له دون شك الاطلاع على الخرائط والوثائق الرسمية المتعلقة بطرق البريد ، ومن ذلك كان لهذا المصدر فائدة كبيرة لهذه الدراسة فيما يتعلق بتحديد مسارات الطرق التي كانت تنطلق من العاصمة بغداد الى مختلف اقاليم الخلافة فضلا عن تحديد مراحل الطريق بالفراسخ والاميال . وكتاب (البلدان) لاحمد بن يعقوب بن وهب بن واضح المعروف باليعقوبي (ت ٢٨٤هـ/٨٩٧م) يعد بداية لنمط المصنفات التي تناولت الحديث عن بلدان واقاليم الخلافة ، حيث كان اليعقوبي مؤرخا وجغرافيا في آن واحد ، وقد قسم البلدان إلى أربعة أقسام شرقية وغربية وشمالية وجنوبية استنادا الى موقع العاصمة بغداد، وقد ضاعت أقسام كثيرة من الكتاب الأصلي وما بقي منه يعطي لوحة عامة ومختصرة للبلدان التي تحدث عنها ، وتأتي أهمية هذا المصدر في إعطائه اقدم وصف مختصر للبلدان التي كانت تمر بها الطرق ، فضلا عن تناوله لمراحل الطريق الغربي اعتبارا من مصر باتجاه أفريقية وإشارته إلى المنازل والقبائل التي كانت تسكن على ذلك الطريق مما لم يشر اليه غيره .

وكتاب (الأعلاق النفيسة) لأبي علي احمد بن رستة (ت في حدود ٣٠٠هـ / ٩١٣م) يعد من بين المصنفات التي كانت مفضلة عند موظفي دواوين البريد والخراج ، ولم يتبق من هذا الكتاب سوى الجزء السابع ، وتأتي أهميته من حيث اطلاع مؤلفه على وثائق رسمية تتعلق بخرائط الطريق ، فهو يبين المسافات بالفراسخ والأميال ، وقد زاد على ابن خرداذبة ببيانه مسافات طريق البصرة – مكة بالاميال ، وذكره لطريق البريد القديم الذي كانت تستخدمه الخلافة الاموية بين البصرة والكوفة باتجاه دمشق ، واهم من ذلك كله هو اعطائه وصفا حيا لطريق خراسان من بغداد وحتى نيسابور مبينا فيما اذا كان الطريق يسير على اراضي سهلية او جبلية ،

واعطائه نفس الوصف لطريق بغداد واسط ، وإيضاحه لمراحل طريق مكة من الكوفة ذاكراً طبيعة المنازل والأماكن التي كانت تبيت بها القوافل ، مما ينم عن مشاهدة فعلية .

وكتاب (مختصر كتاب البلدان) لابن الفقيه الهمداني (ت٢٩٧هـ/٩١٠م) كان في الأصل شاملا خمسة اجزاء في حوالي ألفي صفحة ، ولم يتبق منه غير مختصرة الذي كتب في سنة ٤١٣هـ / ١٠٢٢م . والكتاب عبارة عن مصنف ادبي وبلداني لا يخلو من المتعة والفائدة ، وتكمن أهميته بالنسبة إلى دراستنا في ان مؤلفه كان يطالعنا بين الحين والآخر بمعلومات مهمة عن البلدان وتجاراتها وطبيعة سكانها ، ومن ذلك حديثه عن سوء شتاء مدينة همدان الجبلية ووضعية طرقها في هذا الفصل ، ثم تطرقه إلى اختلاف خصائص الأقاليم المناخية والتضاريسية واختلاف منتجاتها والمستوى الذهني لسكانها تبعا لذلك . وكتاب (الخراج وصنعة الكتاب) لقدامة بن جعفر المتوفي بعد سنة (٣٢٩هـ/٩٣٨م) ، يعد مكملا لنمط كتب المسالك ، والجزء المتبقي من كتاب الخراج يذكر كثيرا بكتاب ابن خرداذبة، فقد تناول وصف طرق البريد بين الاقاليم مع معلومات مهمة عن تقسيم الاراضي وجباية الخراج، والسبب في ذلك ان مؤلفه كان قد شغل هو الآخر وظيفة إدارية في ديوان الخراج وقام بالارتحال إلى معظم اقاليم الخلافة وهذا ما اكسبه الخبرة في معرفة مسالك البريد ومقاساتها فضلا عن اطلاعه كسابقه ابن خرداذبة على وثائق الخلافة الرسمية في هذا الشأن ، ولان كان قد اعتمد في بعض معلوماته على ما اورده ابن خرداذبة ، الا انه انفرد عنه بذكر بعض منازل طريقي خراسان والشام بشكل مخالف مما يدل على تحققه من معلوماته ، حيث ان الطرق كان تغير مساراتها بين وقت وآخر . وتكمن أهمية كتاب الخراج لهذه الدراسة في ايراده للمسافات بين بلدان وأقاليم الخلافة بدقة كبيرة ، كما ان هذا الكتاب كان قد أعطى مصداقية كبيرة لمؤلف ابن خرداذبة .

وفي مطلع القرن الرابع للهجرة / العاشر للميلاد ، ظهرت مصنفات بلدانية اخرى ركزت في اهتمامها على وصف البلدان والاقاليم الاسلامية او ما اسماه مؤلفوها (مملكة الاسلام) وابرز تلك المؤلفات كتاب (المسالك والممالك) لأبي اسحق ابراهيم بن محمد الاصطخري (ت ٣٤٠هـ / ٩٥١م) ، وكتاب (صورة الارض) لمحمد بن علي بن حوقل النصيبي (ت٣٦٧هـ/٩٧٧م) ، وكتاب (احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم) لشمس الدين محمد بن احمد بن أبي بكر المقدسي (ت ٣٨٧هـ/٩٩٧م) ولعل أهمية هذه المصادر تكمن في منهجها الرامي إلى تقسيم أراضي

الخلافة إلى اقاليم جغرافية حسب خصائصها وليس كأحزمة مناخية كالتي عرفها العرب عن بطليموس على أساس درجات العرض ، كما قدمت هذه المصنفات أوصافاً دقيقة للأقاليم والمدن التي تناولتها ، والطرق التي كانت تربط بينها ، وتناولت مرافق الطرق كالخانات ودور الربط ومصادر المياه وغيرها على الطرق .

كما أفاد البحث من كتاب (سفرنامة) للرحالة ناصر خسرو علوي الذي خرج من خراسان حاجاً إلى مكة المكرمة في بداية القرن الخامس للهجرة / الحادي عشر للميلاد ، حيث اورد معلومات مفيدة عن مرافق الطرق كعلامات الطريق الخشبية التي شاهدها في ارمينية وسلوكه للطريق الساحلي لبلاد الشام باتجاه مصر ، ووصفه لطريق الحج البري الذي بين مدينة اسوان في صعيد مصر وميناء عيذاب على بحر القلزم (الأحمر) المقابل لميناء جدة مما لا وجود له عند غيره ثم كتاب (معجم البلدان) لياقوت الحموي (ت٦٢٦هـ/١٢٢٨م) حيث وضع خلاصة للجهود التي قدَّمها البلدانيون العرب طيلة أربعة قرون سابقة ، وقد نقل ياقوت عن كل من تقدمه دون حرج .

وإذا كانت هذه الدراسة قد أفادت من المصادر البلدانية وخاصة فيما يتعلق بتحديد مسارات الطرق ومرافقها ، فانها لم تتجاهل أهمية مصادر التاريخ العربي الاسلامي ومن بينها:

كتاب (فتوح البلدان) لأبي الحسن احمد بن يحيى بن جابر البلاذري (ت٢٧٩هـ/٨٩١م) الذي تناول فيه الحديث عن البلدان من حيث تاريخ فتوحها وظروفها السياسية في العهد العباسي ، والإجراءات التي اتخذها بعض الخلفاء بهذا الصدد لضمان انسيابية حركة الجيوش واستمرار وصول الاخبار الى العاصمة . وكان كتاب (تاريخ الرسل والملوك) لمحمد بن جرير الطبري (ت ٣١٠هـ/٩٣٠م) من المصادر المهمة التي تعرضت لاحداث كثيرة في التاريخ الاسلامي ، ومنها جزء كبير في تاريخ الخلافة العباسية ، وتكمن اهمية هذا المصدر القيم في ايراده لمعلومات تتعلق بجهود الخلفاء العباسيين في الاهتمام بالطرق وخاصة طرق الحجيج ، فضلا عن تناوله للمناقشات التي دارت بين الخليفة أبي جعفر المنصور والمقربين منه بشأن اهمية الطرق من النواحي الادارية والعسكرية والاقتصادية وانعكاسات ذلك على اختيار موقع العاصمة بغداد .

وتكمن اهمية كتاب (أخبار الراضي والمتقي ٣٢٢-٣٣٣هـ) لأبي محمد بن يحيى الصولي (ت٣٣٥هـ / ٩٤٦م) في ان مؤلفه قد عاصر اصعب المراحل التي مرت بها الخلافة العباسية ، فقد كان الصولي من ندماء الخليفة الراضي ومقربيه ، ومن ذلك تسنى له الاطلاع على المشاكل السياسية والادارية التي كانت تعاني منها الخلافة بسبب تسلط نفوذ القادة الاتراك وانعكاس ذلك على طبيعة الوضع الامني على الطرق .

وكتاب (مروج الذهب ومعادن الجوهر) لأبي الحسن بن الحسين المسعودي (ت٣٤٦هـ٩٥٧م) من المصادر التاريخية المهمة التي بحثت في سيرة الخلفاء ، وما تضمنه بشأن جهود الخليفة هارون الرشيد وزوجه زبيدة في الاهتمام بطريق الحج العراقي مما لم يرد عند الطبري .

وكتاب (المنتظم في تاريخ الملوك والأمم) لأبي الفرج عبد الرحمن بن علي الجوزي (ت٥٩٧هـ١١٧٢م) ، كان من المصادر المهمة لهذه الدراسة من حيث احتوائه على معلومات تتعلق بوضعية الطرق وأثر الفتن والاضطرابات على وضعها الأمني منذ النصف الثاني من القرن الثالث للهجرة / التاسع للميلاد . كما واستفادت الدراسة من عدد آخر من المصادر التاريخية والأدبية واللغوية وكتب التراجم .

هذا فضلا عن استفادة الدراسة من عدد غير قليل من المراجع التاريخية ومنها كتاب (بلدان الخلافة الشرقية) للمستشرق الانكليزي كي لسترنج الذي تناول مواقع واحوال بلدان الخلافة من العراق وحتى الحدود الشرقية لاقليم ما وراء النهر ، كما تناول الطرق التي كانت تربط بين تلك الأقاليم بشيء من الدقة والموضوعية .

وكتاب (الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري) للمستشرق الالماني آدم متز الذي كرس فصلا خاصاً بمواصلات الخلافة وطرقها ومرافقها مما يمكن عدّه مفتاحا مهما لهذه الدراسة .

وأفادت الدراسة من عدد من المراجع الجغرافية التي تناولت البحث في جغرافية الطرق والمدن وفق منظور حديث مثل كتاب (الموقع الجغرافي للعراق وأثره في تاريخ العام حتى الفتح الاسلامي) لإبراهيم شريف ، وكتاب (جغرافية المدن) لجمال حمدان وغيرها ، وقد امكن استخدام بعض القواعد والنظريات التي أفرزتها هذه الدراسات وتم إقرانها بشواهد تاريخية فيما يتعلق

بتحليل العوامل التي كانت تؤثر في الطرق ، مما لا غنى كدليل في ترتيب وتصنيف تلك العوامل .

كما أفادت الدراسة من بعض الرسائل الجامعية وعدد من البحوث التاريخية المنشورة.

وقد واجه إنجاز هذه الدراسة جملة من الصعوبات والمشاكل منها صعوبة الاطلاع على ما كان ينشر من دراسات تاريخية خاصة بالطرق في الوطن العربي وخارجه بسبب الحصار المفروض على القطر ، وعلى الرغم من عدة محاولات في مراسلة الجامعات والمؤسسات العلمية العربية والأجنبية ، الا انه لم يحصل على أي رد منها . كما واجهت الدراسة مشكلة ندرة بعض المعلومات المتعلقة بالطرق في المصادر الاولية ، وصعوبة الحصول على البعض منها . كما كان للظروف السياسية التي شهدها القطر أثر في تأخر انجاز هذه الدراسة بعض الشيء .

التمهيد

حدود الخلافة وأقاليمها

١- حدود الخلافة

ورثت الخلافة العباسية عام (١٣٢هـ/٧٤٩م) ، أراضي ومياه الخلافة الاموية الواقعة في قارتي آسيا وأفريقيا ، وكان لها حدود طويلة ومتعرجة مع ممالك وشعوب كثيرة ، ففي جهة الشمال يحدها من الشمال الشرقي عند اقليم خوارزم بحيرة خوارزم (بحر ارال) ، والقبائل التركية التي كانت تقطن الى الشرق من تلك البحيرة[١]، والى الغرب من ذلك تحد مفازة الغزية اراضي الخلافة في شمال خراسان ، ، وتقطن هذه الصحراء قبائل تركية[٢]، والى الغرب من تلك المفازة . يقع بحر الخزر (قزوين) الذي يفصل جزء من اراضي الخلافة عن ممالك الخزر والسرير واللآن ، والتي تحاذي اراضي الخلافة في شمال بلاد ارمينية[٣]. والى الغرب من شمال ارمينية تفصل جبال اللكام (طوروس) اراضي الخلافة عن الروم البيزنطيين في آسيا الصغرى حتى بحر الشام (المتوسط) غربا[٤]. ويشكل البحر المتوسط بامتداده غربا باقي الحدود الشمالية الغربية حتى نهاية اراضي افريقية[٥].

وفي الغرب تشكل نهايات افريقية (المغرب الأدنى) ، غربا حدود الخلافة مع المغرب الأوسط[٦].

وفي الجنوب يحد الخلافة من جهة الجنوب الغربي الصحراء الكبرى التي تفصل اراضي افريقية ومصر عن بلاد السودان في الجنوب[٧]. والى الشرق من ذلك يشكل البحر

---

(١) ابراهيم بن محمد الاصطخري ، المسالك والممالك ، مطبعة بريل ، (ليدن – ١٩٧٢) ، ص٩٩ .

(٢) المصدر نفسه، ص٢٥٣. محمد بن علي بن حوقل، صورة الارض، مكتبة الحياة ، (بيروت،د.ت)،ص٣٥٨ .

(٣) المصدر نفسه ، ص٣٢٧ ، ٢٨٥ .

(٤) ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص ١٥٦ .

(٥) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٩٨ .

(٦) المصدر نفسه ، ص٤٥ .

(٧) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٣٩ – ٤٠ .

العربي حدود طبيعية للخلافة على طول سواحله المحاذية لاراضي الجزيرة العربية ومكران والسند[1]، التي يفصلها عن ارض الهند سلاسل الجبال المعروفة بجبال هندكوش والتي تمتد شرقا حتى شمال بلاد سجستان عند أقصى الحدود الجنوبية الشرقية لاراضي الخلافة[2].

وفي الشرق تمتد أراضي الخلافة الى ما وراء نهر سيحون (سرداريا) حيث تفصلها عن أراضي الصين الصحاري الباردة التي تقطنها القبائل البدوية التركية .

٢ - أقاليم الخلافة :

اصطلح البلدانيون على تسمية المناطق الرئيسية من اراضي الخلافة بـ (الأقاليم)، وكان عددها ثمانية عشر إقليماً ، كما أولوا اقليم العراق عناية خاصة بسبب احتضانه عاصمة الخلافة.

شمل اقليم العراق الاراضي الواقعة بين نهري دجلة والفرات والمحصورة بين نطاقي اقليم الجبال (سلاسل زاجروس) في الشرق وصحاري اقليم جزيرة العرب غربا ، ويحدها الخليج العربي من الجنوب ، وفي الشمال يكون الخط الواصل بين مدينة تكريت[3]على دجلة شرقا ، ومدينة الانبار[4]على الفرات غربا الفاصل بين اقليم العراق واراضي اقليم الجزيرة الفراتية[5].

---

(١) ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٦٦ .

(٢) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٢٨٦ .

(٣) تكريت : بلدة مشهورة على جانب دجلة الغربي بين مدينتي الموصل وبغداد ، وكان لها قلعة حصينة في طرفها الاعلى مطلة على دجلة . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٧٧ . شهاب الدي أبي عبدالله ياقوت بن عبدالله الحموي ، دار احياء التراث العربي ، (بيروت – د.ت) ، مج٢ ، ص٣٨ .

(٤) الانبار : مدينة على يسار نهر الفرات ، كانت من بين المدن المشهورة في العراق ، اتخذها الخليفة العباسي الاول أبي العباس (١٣٢–١٣٦هـ / ٧٤٩–٧٥٣م) عاصمة له وبنى بها قصورا ، وكانت ذات نخيل ومزارع . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٧٧ .

(٥) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٧٨ – ٧٩ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٣١ .

ويقع إقليم الجزيرة الفراتية بين نهري دجلة والفرات وروافدهما ، وتحده جبال طوروس من جهة الشمال ، وفي الشرق تحاذيه الأجزاء الشمالية من إقليم الجبال وإقليم ارمينية واذربيجان ، ومن الغرب يحاذيه إقليم الشام وجزء من بادية جزيرة العرب .

وكانت مدينتي الموصل(١)، والرقة(٢)تعدان من اكبر واهم مدن هذا الاقليم(٣).

والى الجنوب الشرقي من اقليم العراق يقع أقليم الاحواز الذي يعد مكملا لاقليم العراق من الناحية الطبيعية ، ويتمثل بالشريط الساحلي المحصور بين الخليج العربي من ناحية الجنوب واقليم الجبال شمالا ، ويحده اقليم فارس من الشرق واقليم العراق من الغرب(٤)، وكانت مدينة سوق الاحواز(٥)قصبة هذا الاقليم .

والى الشمال من اقليم الاحواز والشرق من اقليم العراق يقع اقليم الجبال الذي يشمل اراضي جبلية واسعة تحدها من الشرق صحراء فارس ، ومن الشمال اقليم ارمينية واذربيجان(٦)، وكانت مدينتي الري(٧)وهمدان(٨)اكبر مدن الاقليم الشمالية بينما كانت مدينة اصبهان(١)اكبر مدينة

---

(١) الموصل : مدينة تقع عند ضفة نهر دجلة الغربية بشكل نصف دائري ، وكان بناء بيوتها من الجص والحجارة وليس لاهلها مزارع من دجلة الا الشيء القليل . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٧٣.

(٢) الرقة : مدينة كات قصبة لديار مضر في غربي الاقليم ، وقد اهتم بها بعض الخلفاء العباسيين فانشأ الخليفة أبو جعفر مدينة الى جانبها سماها الرافقة كانت حينا من الزمن مقرا لاقامة الخليف هارون الرشيد. شمس الدين محمد بن احمد بن أبي بكر المقدسي ، احس التقاسيم في معرفة الاقاليم ، مطبعة بريل ، (ليدن-١٩٠٦) ، ط٢ ، ص١٤١ .

(٣) كي لسترنج ، بلدان الخلافة الشرقية ، ترجمة : بشير فرنسيس وكوركيس عواد ، مطبعة العاني (بغداد -١٩٤٥) ص١١٤ .

(٤) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٨١ .

(٥) سوق الاحواز : مدينة يشقها نهر دجيل (الكارون) المنحدر من اقليم الجبال ، الى نصفين ، وكان الجانب الشرقي هو الاكبر وفيه الجامع والاسواق ، وبين جانبي المدينة قنطرة من الآجر على النهر . المقدسي المصدر السابق ، ص٤١١ .

(٦) لسترنج ، المرجع السابق ، ص٢٢٠ .

(٧) الري : تقع في الطرف الشمالي من اقليم الجبال ، وكانت مدينة كبيرة حسنة البناء ، كثيرة التجارت والمحاصيل . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٨٢ .

(٨) همدان : تقع في الجزء الشمالي الغربي من اقليم الجبال ، وكانت مدينة كبيرة حسنة البناء كثيرة التجارات والمحاصيل . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٨٢ .

فـي جنـوب شـرقي الاقليم ، والـى الشمال مـن اقلـيم الجبـال يقـع اقلـيم ارمينيـا واذربيجـان والـرّان الجبلـي الواسـع ، ويحده من الشرق بحر قزوين ، ومن الشمال ممالك الخز والسرير والـلاّن ، ويتـألف الاقليم من ثـلاث بـلاد متمايزة هي اذربيجـان التـي تقـع فـي الجزء الجنـوبي الشـرقي من الأقليم ، وبـلاد الرّان التي تقع في الجزء الشمالي الشرق بينما تشغل بـلاد ارمينية الجزء الغربـي من هذا الأقليم[٢]، وكانت مدينة اردبيل[٣]قصبة هذا الأقليم.

والـى الشرق من اقليم الاحواز يقع اقليم فـارس ، ويحـده من الشرق اقليم كرمـان ومـن الشمال الصحراء التي تفصله عن اقليم خراسان وبعض حدود اقليم الجبال ، ويحده من الجنوب الخليج العربـي ، وقد قسم العرب المسلمون اقليم فـارس الـى خمس وحدات اداريـة كانـت مدينـة شيراز [٤]قصبته[٥].

واما الصحراء الكبيرة التي تقع فـي شمال اقليم فارس ، والتـي سماها البلدانيون مفازة فـارس وخراسـان فهي تفصل بين عدة اقاليم تحيط بها من اطرافها ، فيحدها من شرقيها اقليم مكران وبعض مناطق اقليم سجستان ، وفي الغرب تتصل بمدينة الري في اقليم الجبال ، وفي الشمال تتصل بـاقليم خراسـان وبعـض منـاطق اقلـيم سجسـتان وجنوبيهـا حـدود اقليمـي مكران وفارس[٦].

---

(١) اصبهان : كانت مقسومة الى مدينتين احدهما تسمى اليهودية والاخرى اصبهان ، بينهما مقدار ميلين ، وكانت فرضة تجارية لاقاليم خراسان وفارس والاحواز . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص١٩٨ .

(٢) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص١٧٩ .

(٣) اردبيل : كانت اكبر مدينة باذربيجان وبها المعسكر ودار الامارة وعليها سور له ثلاثة ابواب ، والغالب على بنائها الطين ، وكانت مدينة خصبة رخيصة الاسعار . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص١٨١ .

(٤) شيراز : سميت كذلك تشبيها لها بجوف الاسد لانها تستهلك محاصيل المناطق المجاورة ، وهي مدينة مستحدثة تم تمصيرها في العصر الاموي بعد ان اتخذها العرب المسلمون معسكرا ينطلقون منه لفتح بلاد فارس والسند ، وبقيت دارا لولاية بلاد فارس طلبة العهد العباسي حتى مجيء البويهيين . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص١٢٤-١٢٥ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٤٦ .

(٥) المصدر نفسه ، ص٢٣٤ ، ٢٣٦ .

(٦) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٢٢٧ .

واما اقليم كرمان فهو بلاد صحراوية محصورة بين المفازة شمالا والخليج العربي جنوبا، واراضي اقليم مكران من الشرق ، واقليم فارس من الغرب[١]وكانت مدينة السيرجان[٢]قصبة هذا الأقليم .

والى الشرق من كرمان يقع اقليم مكران ، وهو ناحية واسعة عريضة يغلب عليها المفاوز والقحط والضيق ، ويحده من الشرق اقليم السند ، ومن الشمال اقليم سجستان ومن الجنوب يتصل بنهايات البحر العربي فالمحيط الهندي[٣]، وكانت مدينة فنزبور[٤] اكبر مدن هذا الأقليم .

والى الشرق من اقليم مكران تقع اراضي السند وهو آخر اراضي الخلافة من تلك الناحية وتحيط به من شرقيه وشماليه اراضي الهند ومن الجنوب بحر العرب فالمحيط الهندي[٥]، وكانت مدينة المنصور[٦]قصبة للأقليم .

اما اقليم سجستان الصحراوي هو الاخر فيقع الى الشمال الشرقي من مفازة فارس وخراسان التي تفصل بينه وبين اقليم كرمان ، ويحده من الشرق والشمال جبال هندكوش التي

---

(١) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص١٥٨ .

(٢) السيرجان : تقع على حدود الأقليم الغربية ، وكانت قصبة للاقليم حتى مجيء البويهيين الى حكم البلاد ، واكثر دورها معقودة السقوف لقلة الخشب بها . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص١٦٧ .

(٣) ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٧٤ . لسترنج ، المرجع السابق ، ص٣٦٧ .

(٤) فنزبور : وتسمى قنزبور ، كانت مدينة صغيرة لها حصن من طين حوله خندق ولها بابان احدهما جنوبي غربي باتجاه ساحل الخليج العربي حيث مدينة تيز الساحلية ، والاخر باتجاه شمالي شرقي الى ناحية طوران على حدود بلاد الهند . المقدسي ، المصدر السابق ، ص٤٧٨ .

(٥) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ١٧٠ .

(٦) المنصورة : كانت اشهر مدينة اسلامية في اقليم السند في تلك الحقبة ، وقد بناها القائد منصور بن جمهور الكلبي في العهد الاموي ، ومقدار المدينة نحو ميل مربع ، ويحيط بها فرع من نهر مهران (الاندس)، حيث تقوم المدينة على ضفته الشرقية ، فكانت اشبه بالجزيرة . الاصطخري ، المصدر السابق، ص ١٧١-١٧٢ . ياقوت ، المصدر لسابق ، مج٥ ، ص٢١١ .

تفصله عن اراضي الهند ، ومن الغرب اراضي اقليم خراسان[1]، وكانت مدينة زرنج[2]اكبر مدن الأقليم .

ويقع اقليم خراسان الكبير الى الغرب والشمال الغربي من اقليم سجستان ، ويحيط به من الشمال اقليم ما وراء النهر ، ومن الغرب صحراء سيفاية وبحر قزوين ، ومن الجنوب مفازة فارس وخراسان ، ويشمل اقليم خراسان بلاد واسعة واعمال كثيرة[3]. وكانت مدينة مرو الشاهجان[4]مقرا لولاة الأقليم في بداية عهد الخلافة العباسية ، ثم نقل الطاهر يون ، الذين استخدمهم الخلفاء العباسيون على امارة خراسان ما بين السنوات (٢٠٥–٢٤٨هـ/٨٢٠–٨٦٢م) مقر الامارة الى مدينة نيسابور[5].

واما اقليم ما وراء النهر فهو بلاد واسعة تقع الى الشرق من نهر جيحون (أموداريا)، ويحدها من شرقها بلاد البامير والراشت الجبلية وما يتاخم اراضي الختل من بلاد الهند ، وفي الشمال تمتد اراضي هذا الأقليم الى ما وراء نهر سيحون حيث تقع بلاد الشاش واشروسنة وفرغانة ضمن هذا الأقليم ويحاذيها من جهة الشمال الصحاري التي تفصل الأقليم عن الصين،

---

(١) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٢٣٨ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٤٧ .

(٢) زرنج : مدينة تقع الى الشرق من بحيرة زره ، اكبر محيط مائي في اقليم سجستان ، ويروي المدينة نهر ياخذ من نهر هيلمند الذي ينبع من جبال افغانستان حاليا ، وكانت مدينة حصينة عليها سور وخندق ولها ضاحية واسعة تحيط بها . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٢٣٩ – ٢٤٠ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٤٩ . لسترنج ، المرجع السابق ، ص٣٧٤ .

(٣) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٢٥٣ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٥٨ ، ٣٦٠ .

(٤) مرو الشاهجان : تقع في الجزء الشمالي الغربي من خراسان ، وكانت مدينة مسورة لها عدة ابواب ، وكانت من انظف بلاد خراسان اسواقا ، واطعمة ، وقد اقام فيها الخليفة المأمون عندما كان مقيما بخراسان قبل انتقاله الى بغداد . احمد بن واضح اليعقوبي ، البلدان ، ملحق بكتاب الاعلاق النفيسة لابن رستة ، مطبعة بريل (ليدن – ١٨٩١) ، ص٣٧٩ . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٢٥٨–٢٦٢ .

(٥) نيسابور : تقع في الجزء الغربي من خراسان ، وكان بنائها من طين ، ولها اربعة ابواب ويحيط بها ربض (ضاحية) ، والاسواق خارج المدينة ، وقد توسعت المدينة وكبر حجمها بنقل الطاهريين لمقر امارة خراسان اليها . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٢٥٤–٢٥٨ .

وفي الغرب كانت مفازة سيفاية تفضل الأقليم عن اقليم خوارزم ، وفي الجنوب يقع اقليم خراسان والحد الفاصل بينهما هو نهر جيحون[١].

ويقع اقليم خوارزم على دلتا نهر جيحون عند مصبه في جنوب بحيرة خوارزم وتحيط به الصحاري من كل جانب ، وكان هذا الأقليم بابا للتجارة الاسلامية مع الاقوام التركية وبلاد الصقالبة في شمال شرق اوربا[٢].

والى الغرب من اقليم خراسان يمتد الأقليم الجبلي المعروف ببلاد الديلم وطبرستان وهي بلاد تقع ضمن سلسلة جبال البرت المحاذية للضفة الجنوبية لبحر قزوين ، ويحدها من الجنوب والشرق اقليم خراسان وجزء من اقليم الجبال ، ومن الغرب اقليم ارمينية واذربيجان ، وتقع بلاد طبرستان في الجهة الجنوبية والشرقية من هذا الأقليم بينما تقع بلاد الديلم في الجهة الشمالية الغربية منه[٣].

وأما المناطق الغربية فتشمل اربعة اقاليم ، أولها من جهة العراق اقليم جزيرة العرب المتمثل ببلاد شبه الجزيرة العربية وهو اقليم صحراوي كبير يحيط به من الشرق الخليج العربي ، واقليم العراق ، ومن الجنوب سواحل البحر العربي ومن الغرب البحر القلزم (الاحمر) ومن الشمال اقليمي الشام والجزيرة الفراتية ، ويشمل هذا الأقليم بلاد الحجاز ونجد واليمن وعمان والبحرين[٤].

ويشتمل أقليم الشام على اراضي سوريا بحدودها الطبيعية ، وقد قسمها البلدانيون الى خمسة اقسام نسبة إلى فصائل الجيوش العربية الاسلامية التي قامت بتحرير البلاد من الاحتلال البيزنطي والمرابطة فيها ، وهي جند فلسطين وجند الأردن وجند دمشق وجند حمص وجند قنسرين[٥].

---

(١) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ص٢٨٦ . لسترنج ، المرجع السابق ، ص٢٢ .

(٢) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٣٠٥ ، لسترنج ، المرجع السابق ، ص٢٠٥ .

(٣) المرجع نفسه ، ص٢٠٧ .

(٤) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٢٠٧ . احمد عبد الباقي ، معالم الحضارة العربية في القرن الثالث الهجري ، مركز درسات الوحدة العربية ، (بيروت – ١٩٩١) ، ص٣٠ .

(٥) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٥٦ – ٥٩ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص١٥٧-١٦٤ .

أما أقليم مصر فيشتمل على بلاد وادي النيل الممتدة من أقصى صعيد مصر عند مدينة أسوان جنوباً وحتى مدينة الأسكندرية على سواحل البحر المتوسط شمالاً ، وتفصل أرض الجفار الصحراوية (صحراء سيناء) اقليم مصر عن اقليم الشام ، وفي الغرب تفصلها بلاد الواحات الصحراوية عن أقليم أفريقية(١).

ويعد أقليم أفريقية أخر أقاليم الخلافة غرباً ، ويشمل البلاد الساحلية المقابلة لجزيرة صقلية(٢) ، ويمتد بين أراضي برقة شرقاً وبلاد المغرب الأوسط غرباً ، ومن سواحل البحر المتوسط شمالاً حتى أراضي الرمال ، التي هي اول بلاد السودان من جهة الجنوب(٣).

ومن الجدير بالذكر ان طبيعة النظام الاداري للخلافة لا تنسجم مع طبيعة الأقاليم بحيث يكون كل أقليم وحدة إدارية بذاته بل كان يصار إلى دمج عدة أقاليم في ولاية واحدة ، فولاية خراسان مثلا كانت تشمل أقاليم ما راء النهر ، وخوارزم ، وسجستان ، فضلا عن اقليم خراسان ، بينما نجد ان أقليم العراق كان مقسما إلى ثلاث ولايات هي ولاية البصرة ، وولاية الكوفة ، فضلا عن وجود العاصمة بغداد التي كانت تشرف بصورة مباشرة على جزء من أراضي الأقليم(٤).

---

(١) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٤٨ .

(٢) عبد الباقي ، المرجع السابق ، ص٣٢ .

(٣) أبو عبيد عبدالله بن عبد العزيز البكري ، المغرب في ذكر بلاد افريقية والمغرب ، مكتبة المثنى- بغداد عن طبعة دي سيلان (الجزائر - ١٨٥٧) ، ص٢١ .

(٤) عبد الباقي ، المرجع السابق ، ص٢٣ .

الفصل الأول

العوامل المؤثرة في الطرق

المبحث الأول : العوامل الطبيعية

أولاً : التضاريس

ثانيا : المناخ

ثالثا : عوامل أخرى

المبحث الثاني : العوامل البشرية

أولاً : العامل السياسي .

ثانيا : العامل الاقتصادي

ثالثا : العامل الديني والاجتماعي

المبحث الأول
العوامل الطبيعية

أولاً: التضاريس :

احتوت أراضي الخلافة العباسية على سلاسل من الكتل الجبلية كانت تفصل بين اقاليمها وتقع على أطرافها وكان لها باع طويل في تحديد اتجاهات الطرق في المناطق التي وجدت فيها ، فقد شكلت جبال زاجروس الممتدة بين الخليج العربي جنوبا وجبال طوروس عند حدود ارمينية شمالا عائقا كبيرا للاتصال بين مركز الخلافة في العراق والاقاليم الشرقية في فارس وخراسان والاقاليم التي وراءها[1]، فقد اقتصرت الطرق في العصر العباسي مع تلك الاقاليم على ممرين رئيسين هما طريق فارس الذي كان يجتاز هذه السلاسل في قسمها الجنوبي عبر النطاق الساحلي الضيق الذي كان يفصل بين هذه الجبال والخليج العربي وهذا النطاق هو الذي يؤلف سهل الاحواز الذي يعدّ امتداداً طبيعياً لسهل العراق الجنوبي[2]. وأما الطريق الذي كان يتوجه من بغداد إلى خراسان وهو المعروف بطريق خرسان فقد كان يجتاز جبال زاجروس عند مدينة حلوان عبر منابع نهر ديالى في هذه الجبال[3] ولقد جعل هذا الممر من المدن الواقعة على أبوابه بمثابة البوابات الجبلية التي تجذب الطرق القاصدة اجتياز الممر الجبلي[4]، فمدينة حلوان المذكورة آنفاً قال عنها المقدسي "انها كانت مجمعاً لثمانية دروب من كافة الاتجاهات"[5].

وأمّا الاتصالات بين العراق وارمينية عبر الجزيرة الفراتية فقد كانت هي الاخرى تتم عبر ممرات محددة في جبال أرمينية تتبع مجاري روافد نهر دجلة[6]، ويبدو ان الاتصالات بين العراق

---

(١) من المؤسف بأنه لم يكن لدى الجغرافيين المسلمين تصور واضح حول الكتل لتضاريسية التي كانت تفصل بين الاقاليم فلم يطلقوا عليها تسميات محددة ولم تستعر انتباههم سلاسل زاجروس الضخمة ولا جبال البرت الممتدة على طول سواحل قزوين فعندما يتحدث ابن خرداذبة عن الطرق المتوجهة إلى خراسان او إلى فارس فانه لا يعلل سبب توجه هذه الطرق إلى نقاط محددة في اختراقها لهذه الجبال . أبو عبيد القاسم بن خرداذبة ؛ المسالك والممالك ، باعتناء دي غوييه ، مطبعة بريل ، (ليدن – ١٨٨٩) ، ص١٩، ٤٣ .

(٢) ابراهيم شريف ، الموقع الجغرافي للعراق وأثره في تاريخه لعام حتى الفتح الاسلامي ، مطبعة شفيق (بغداد ، ١٩٤٩) ، ج١ ، ص٢٤٨ .

(٣) المرجع نفسه والجزء ، ص٢٥٧ .

(٤) جمال حمدان ، جغرافية المدن ، عالم الكتب (القاهرة ، د.ت) ، ط٢ ، ص٣٠٣ .

(٥) المصدر السابق ، ص١٢٣ .

(٦) شريف ، المرجع السابق ، ج١ ، ص٢٦٦ .

وارمينية عبر الموصل والجزيرة الفراتية قد أصبحت في العصر العباسي قليلة الاهمية قياساً على ما كانت عليه في العصر الاموي بدليل ان اصحاب مسالك البريد امثال ابن خرداذبة وقدامة بن جعفر لا يذهبون في وصفهم لطرق اقليم الجزيرة الفراتية المتجهة إلى الشمال الشرقي إلى اكثر من مدينة ارزن[١]التي ذكروا بانها كانت تتاخم ارمينية[٢]. ويبدو ان مرد ذلك هو طول المسافة الفاصلة بين بغداد وارمينية وكذلك وعورة المسالك فحركة بابك الخرمي في أرمينية كان يتم توجيه الحملات اليها من بغداد عبر طريق خراسان وفرعه الضرب إلى أرمينية عند همدان[٣].

وكذلك تأثرت الاتصالات بين شمال الجزيرة الفراتية وشمال شرقي بلاد الشام من جهة وبين بلاد الروم من جهة اخرى بالحاجز العرضي لجبال طوروس الممتدة من شمال ارمينية شرقا وحتى شرق المتوسط غرباً ، ولقد تحددت الاتصالات بين الطرفين عبر ممرات ضيقة في هذه الجبال كان من اشهرها درب الحدث الذي يربط بين الثغور[٤]الجزرية وبلاد الروم ، ودرب بفراس الذي يربط بين الثغور الشامية وبلاد الروم المحاذية للبحر المتوسط[٥]. ولقد شكل هذا الحاجز الجبلي المنيع زائدا قسوة المناخ عقبة كبيرة امام امتداد الفتوحات العربية الاسلامية إلى داخل بلاد الروم[٦]، رغم قصر المسافة بين عاصمة الخلافة في بغداد العراق او حتى دمشق الشام من قبلها مقارنة باقاليم بعيدة وصلتها الفتوحات ، كبلاد ما وراء النهر . واذا ذهبنا إلى ما وراء اقليم الجبال شرقا في طريق خراسان نرى ان هذا الطريق يمتد على محاذاة الجبهة الجنوبية (لجبال البرت) التي تمتد على طول السواحل الجنوبية لبحر قزوين ، ولقد اطلق البلدانيون

---

(١) ارزن : وتسمى ارزغابات ، وكانت مدينة تقع على اطراف بلاد ارمينية من جهة بلاد الروم واكثر اهلها من الارمن . ياقوت ، المصدر السابق ، مج١ ، ص١٥٠ .

(٢) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٩٦ . قدامة بن جعفر ، الخراج وصنعة الكتابة ، شرح وتعليق محمد حسين الزبيدي ، دار الرشيد للنشر ، (بغداد – ١٩٨١) ، ص١١٣ .

(٣) محمد بن جرير الطبري ، تاريخ الرسل والملوك ، تحقيق : محمد أبو الفضل ابراهيم ، دار المسيرة ، (بيروت – ١٩٧٩) ، ط٢ ، ج٩ ص٥٢ .

(٤) الثغور : مفردها ثغر ، وهي كل موضع غريب من ارض العدو كأنه مأخوذ من الثغرة (الفتحة) في الحائط . ياقتون ، المصدر السابق ، مج٢ ، ص٧٩ .

(٥) فتحي عثمان ، الحدود الاسلامية البيزنطية بين الاحتكاك الحربي والاتصال الحضاري ، الدار القومية للطباعة والنشر ، (القاهرة – ١٩٧٨) ، ج١ ، ص٢٦٣ .

(٦) المرجع نفسه والجزء ، ص ٢٤٧ . شكري فيصل ، حركة الفتح العربي في القرنين الاول الهجري ، دار العلم ، (بيروت – ١٩٨٠) ، ط٦٥ ، ص١٩١ .

تسميات على بعض اجزاء هذه السلسلة مثل جبال الديلم وجبال طبرستان[١]ولقد تحدث المواصلات بين طريق خرسان وبين هذه الجبال ومدنها الساحلية عبر مرات بعض الانهار مثل نهر جرجان ونهر سفد رود الذي كان يخترق هذه السلسلة ليصب في بحر قزوين[٢]. وكذلك فقد شكلت جبال البرت في سفوحها الشرقية مع جبال هندكوش ، والتي تمتد من السند حتى شمال شرق كابل ، من خلال نطاق الاراضي المستوية الفاصلة بينهما ما يعرف في المصطلحات الجغرافية التاريخية ببوابة خراسان التي تمتد شرقا إلى بلاد ما وراء النهر وتخوم الصين[٣]، وهذا ما يفسر لنا سرعة امتداد الفتوحات العربية الاسلامية عبر تلك البوابة إلى بلاد ما وراء النهر ، في حين ان هذه الفتوحات كانت قد تعثرت في بعض الجيوب الجبلية على حافتي هذه البوابة وخاصة في بلاد جرجان[٤]، وسجستان اتي لم يتم اخضاعها حتى العصر العباسي في خلافة المأمون[٥] (١٩٨-١٩ ٢هـ/٨١٣-٨٣٣م).

اما مواصلات الخلافة مع اقاليمها الغربية فلم يكن للتضاريس دور كبير في تحديد مساراتها ما عدا بعض العقبات الجبلية مثل عقبة بحر القلزم والتي كان الحاج المصري يضطر لارتقائها وقد اسماها الجزيري (ت٩٨٧هـ/١٥٧٩م) "قنطرة البحر الملح" ، حيث يصعد الطريق فوق جبل الطور في ستة الاف وستمئة وستين مرقاة او درجة ، قد نحتت في صخور الجبل[٦]. وفي بلاد الشام كان المقدسي قد تنبه إلى خطوط التضاريس الطولية التي قسمت البلاد إلى

---

(١) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٢٩٣

(٢) كي لسترنج ، بلدان الخلافة الشرقية ، ترجمة : بشير فرنسيس وكوركيس عواد ، مطبعة العاني ، (بغداد – ١٩٥٤) ، ص٢٠٦ . شريف ، المرجع السابق ، ج١ ، ص٢٣٩ .

(٣) المرجع السابق والجزء ، ص٢٨٥ .

(٤) جرجان : اسم مدينة وناحية تقع إلى الشرق من طبرستان والى الشمال من خراسان على حافة الضفة الجنوبية الشرقية لبحر قزوين ويشق نهر جرجان المدينة الى نصفين . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٢،ص١١٩ .

(٥) احمد بن يحيى بن جابر البلاذري ، فتوح البلدان ، تحقيق رضوان محمد رضوان ، دار الكتب ، (بيروت – ١٩٨٧) ، ص٣٩٢ – ٣٩٣ .

(٦) عبد القادر بن محمد بن عبد القادر الانصاري الجزيري درر الفوائد المنظمة في اخبار الحاج وطريق مكة المعظمة ، المطبعة السلفية ، (القاهرة – ١٩٦٤) ، ص٤٨٨ . ومن المؤسف بانه لا نعلم مقدار ارتفاع كل درجة والمسافة لتي تفصل بين الدرجة الواحدة والاخرى ، ولذلك لا نستطيع تصور كيفية صعود قوافل الجميع وجمالهم لهذا العدد الهائل من المراقي او الدرج .

اربعة صفوف الاول هو الخط الساحلي المستوي ويليه خط السلسلة الفرعية من جبال اللكام (انتي طوروس) الممتدة من شمال الشام حتى ارض الجفار (صحراء سينا) على حدود مصر ، والخط الثالث هو صف الاغوار (الاراضي المنخفضة) ، والصف الاخير هو سيف البادية وهي جبال عالية باردة[١]. ومن الطبيعي آن تسلك الطرق الخطين الاول والثالث في مرورها بين العراق والجزيرة شرقا ، ومصر غربا عبر بلاد الشام .

ثانيا : المناخ :

اتسم مناخ الأقاليم التي تكونت منها الخلافة العباسية بين اقليمي (الصفد شرقا وافريقية غربا) ، بأنه مناخ مداري في الغالب حار صيفا وبارد ممطر شتاءا مع بعض الاختلاف[٢] في الاقاليم الجنوبية كالأطراف الجنوبية لاقليم شبه جزيرة العرب واقليمي مكران والسند والتي اتسم مناخها بأنه من النوع الموسمي شبه الاستوائي . وعليه فان انحباس الأمطار في مناطق واسعة من هذه الاقاليم ادى بدوره إلى خلق نطاقات صحراوية جافة كونت حدوداً عازلة بين أقاليم الخلافة فالمفاوز التي في وسط الهضبة الايرانية كونت حاجزا طبيعيا بين عدة اقاليم كانت تقع عند اطرافها مثل فارس وخراسان وكرمان ومكران وسجستان، وقال عنها الاصطخري "هذه المفازة من اقل مفاوز الاسلام سكانا وقرى ومدنا على قدرها"[٣]. وهي اشد كربا على رأي الاصطخري من صحاري جزيرة العرب والتي قال آن "فيها مراع واحياء العرب ومدن وقرى لا يكاد يخلو بنجد وتهامة وسائر الحجاز وكذلك عامة اليمن..."[٤]. وليس المهم هنا التفصيل في هذه المفاوز بل اظهار مدى تأثيرها في الطرق التي تضطر لاجتيازها بين الاقاليم ، لقد حددت طبيعة المناخ الصحراوي الجاف أن تتبع الطرق في مساراتها عبر المفاوز الجرداء اتجاهات منابع المياه الجوفية والواحات التي تقع في بطون الاودية ليتزود المسافرون من خلالها بالمياه التي لا غنى لهم عنها في تلك الرمال الملتهبة ، ولانها بمرور الزمن اصبحت تمثل نقاطاً دالة نحو الهدف

---

(١) المصدر السابق ، ص١٨٦ .

(٢) عندما تحدث المقدسي عن جمل شؤون اقليم جزيرة العرب قال "هو اقليم شديد الحر... ولباسهم في الشتاء والصيف واحد" ، وعندما تحدث عن اقليمي مكران والسند وقد جعلهما اقليما واحدا قال "هو اقليم حاربه نخيل ونارجيل وموز" . المصدر السابق ، ص٩٥ ، ٤٨١ .

(٣) المصدر السابق ، ص ٢٢٧ . وعن هذه المفازة ينظر : المقدسي ، المصدر السابق ، ص٤٨٧ وما بعدها . ناصر خسرو علوي ، سفرنامة ، ترجمة :يحيى الخشاب ، لجنة التاليف والترجمة والنشر (القاهرة – ١٩٤٥) ، ص١٠٢ .

(٤) المصدر السابق ، ص ٢٢٧ .

المنشود ، فطرق الحج التي كانت تخترق صحراء جزيرة العرب سواء من العراق او من الشام ومصر ، كانت تسير عبر مراحل معينة مثلت نهاياتها مصادر التزود بالمياه[1]. وكان المسافرون عبر تلك الطرق يتقيدون بمساراتها لان الانحراف عنها كان يعني الضلال والموت عطشا في مجاهل الصحراء، وكم يحمل طريق الحج العراقي في ذاكرة الزمن اخبارا عن قوافل اضطرتها الظروف إلى الانحراف عن مسار الظهر او الخط الاعظم فكان مصيرها التيه في مجاهل الصحراء[2]هذا عن صحراء جزيرة العرب اما عن مفاوز خراسان فقد تحدث الاصطخري عن طبيعة طرقها قائلا "فهي مفاوز يصعب سلوكها بالخيل وانما يقطع بالابل فأما الدواب للاحمال فلا تسلك الا على طرق معروفة ومياه معلومة آن تجاوزوها في أعراض هذه المفاوز هلكوا"[3].

ولقد انعكست هذه الشروط الخاصة التي تطلبتها ظروف الطرق الصحراوية على كثافتها النسبية فجزيرة العرب على سعتها لم تكن تحوي إلا عدداً ضئيلا من الطرق ذات الشأن المعروف في العصر العباسي مثل طرق الحجيج من العراق والشام ومصر واليمن بينما نجد اقليم الجزيرة الفراتية الذي يرتبط بمناخ بحر الشام (المتوسط) يحوي شبكات معقدة من الطرق البرية كما جاء في وصف المقدسي لاقليم الجزيرة الفراتية[4]. ويمكن القول بان الطرق كانت تبحث عن استمرار الماء والكلأ على طول مساراتها عبر نطاقات محددة اشارت لها يد الطبيعة منذ فترات تاريخية مبكرة فالطريق الذي كان يخترق الجزيرة العربية طولا بين الشام واليمن ، كان يمر عبر نطاق شبه سهلي إلى الشرق من مرتفعات الحجاز المحاذية لبحر القلزم ، كان يتوفر فيه الحد الادنى من متطلبات الطريق قياسا بموارد الجزيرة المقفرة وسارت عليه قوافل التجارة بين الشام واليمن تلك التجارة التي لعبت فيها قبيلة قريش قبل الاسلام دور كبير[5]. اما طريق خرسان

---

(١) عن منازل طريق الكوفة – مكة ينظر أبي علي احمد بن رستة ، الاعلاق النفيسة ، مطبعة بريل (ليدن – ١٨٩١) ص١٧٥–١٧٦ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٧٩–٨١ .

(٢) أبو الفرج عبد الرحمن بن علي بن الجوزي ، المنتظم في تاريخ الملوك والأمم ، دائرة المعارف العثمانية، (حيدر اباد الدكن –١٩٧٣) ، ج٣ ، ص٣١٢ ، ج١٠ ، ص٢١٠ . الجزيري ، المصدر السابق، ص٣١٢ .

(٣) المصدر السابق ، ص ٢٢٨ .

(٤) المصدر السابق ، ص١٣٧ .

(٥) محمد احمد حسونة ، الجغرافية التاريخية الاسلامية ، لجنة البيان العربي (القاهرة – ١٩٥٠) ، ص٩–١٠.

الضارب من بغداد نحو المشرق فلم يكن وليد العصر العباسي بل سلكته الامم والامبرطوريات القديمة آشورية وفارسية وسلوقية[١]،كونه يعد النطاق الوحيد الصالح للاتصال بين اقاليم البحر المتوسط من جهة وتخوم الصين شرقا ، فقد كان يسير هذا الطريق بعد مدينة الري في اقليم الجبال في نطاق ضيق يمتد بين جبال البرت جنوبا ومفاوز خراسان وفارس شمالا ، توفرت فيه المروج الخضراء والعيون المتفجرة[٢]، فكان جديرا بان تحمل عليه تجارة الحرير . اما في افريقية فقد كانت المسافة قريبة بينها وبين بلاد مصر ، لولا بلاد الواحات الصحراوية القليلة الامطار الفاصلة بين الطرفين[٣] والتي جعلت الطرق الواصلة بين الطرفين تتبع الخط الساحلي .

واما المناطق الجافة التي كانت تتوافر فيها مجاري مائية كالأنهار ، فان الطرق المطابقة لوجهتها كانت تسير إلى جوارها كونها توفر للقوافل مصدر مائي دائم فضلا عن انها تعد دليلا موثوقا يمكن الاهتداء به ولذلك فان الطرق التي كانت تخرج من بغداد نحو الموصل والرقة كانت تحاذي ضفاف نهري دجلة والفرات[٤]، وكذلك كان الطريق الواصل بين الفسطاط ومدينة اسوان في أقصى الصعيد المصري يحاذي مجرى نهر النيل[٥]، فضلا عن كون الطريق الممتد بين اقليمي الصغد وخوارزم كان يحاذي ضفتي جيحون[٦].

اما تتابع فصول السنة وتغيرات المناخ الدورية فلم يكن لها تأثير على امتداد الطرق بقدر تاثيرها في كثافة استخدام تلك الطرق الفصلية[٧]، فقد وجدنا في تتبع بعض الأحداث التاريخية ما يؤيد ذلك خاصة في الاقاليم الممطرة شتاءاً ، فقد كانت تتوقف الحملات المتوجهة إلى بلاد الروم في العصر العباسي في فصل الشتاء وتستأنف صيفا ، ومع ما كان يعرف في التاريخ الاسلامي بحملات الشواتي ، الا أن هذه الحملات كانت صغيرة وتنطلق من الأراضي

---

(1)Warman gtone, E.H, The commerce between the Roman Empire and India, Cambridge, 1928, pp.18-34 .

(٢) حسونة ، المرجع السابق ، ص٢٧ . شريف ، المرجع السابق ، ج١ ، ص٢٥٧ .

(٣) مؤلف مجهول من القرن السادس الهجري ، الاستبصار في عجائب الامصار ، نشر وتعليق سعد زغلول عبد الحميد ، دار الشؤون الثقافية ، (بغداد – ١٩٨٥) ، ص١٤٦ .

(٤) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٩٣-٩٤ . قدامى ، المصدر السابق ، ص١١١- ١١٥ .

(٥) أبن حوقل ، المصدر السابق ، ص١٣٦ .

(٦) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٣٣٨ . لسترنج ، المرجع السابق ، ص٥١٦ .

(٧) اشار قدامى في حديثه عن طرق بلاد ارمينية واذربيجان إلى بعض الطرق التي كانت تستخدم في فصل الشتاء دون غيرها . المصدر السابق ، ص١١٠ .

الحدودية ولا تبتعد في توغلها داخل ارض العدو اكثر من عشرين يوما[1].وتخبرنا المصادر كيف ان القائد العباسي سعيد بن سلم بن قتيبة قد غزا بلاد الروم في شتاء سنة ٢٣١هـ/٨٤٥م فلقي الجيش العباسي مصاعب كثيرة ، وغضب الخليفة الواثق عليه[2]. كما ذكرت المصادر كيف منعت المناخات الثلجية من قبل الخليفة الأموي سليمان بن عبد الملك (٩٦-٩٩هـ/٧١٤-٧١٧م) المقيم في الشام من تقديم الإمدادات للجيش العربي الاسلامي الذي كان يفرض الحصار على مدينة القسطنطينية سنة (٩٩هـ/٧١٧م) بقيادة اخيه مسلمة بن عبد الملك[3].وكان العامل الحاسم في اخفاق جهود تلك الحملة .وقيل ان الخليفة الرشيد (١٧٠-١٩٣هـ/ ٧٨٦-٨٠٨م) اراد استيطان مدينة انطاكية، فنصحه اهلها بأن يعدل عن ذلك، ومن جملة الاسباب التي قدموها له في ذلك هي اتصال امطارها لمدة شهرين لا يرى بها صحو يوم[4]. واما طريق خراسان وخاصة في المسافة التي تجتاز اقليم الجبال شرقا ، فقد صوره ابن الفقيه الذي اورد مشادة ادبية بين شخصين احدهما من همدان والاخر عراقي ، فيبدأ العراقي بتعديد مثالب همدان ومن ضمنها سوء شتائها وذلك لانه "... يفسد الطرق ويشعث الآطام ويخرب الديار ويجعل الارض وحلة طفسة قذرة تهافت فيها الدواب وتغذّر فيها الثياب وتحطم الابل والحمير وتنخسف فيها الابار وتكثر فيها المدود والسيول"[5]. كما اخبرنا الصولي كيف ان القافلة التي توجهت من بغداد إلى خراسان في شتاء سنة (٣٣١هـ/٩٤٢م) قد أصابتها الثلوج قرب همدان فمات الكثير ممن كان بالقافلة وذهبت امتعتهم[6].

---

(١) قدامة ، المصدر السابق ، ص١٩٣ .

(٢) الطبري ، المصدر السابق ، ج٩، ص١٤٤ . كمال الدين أبي القاسم عمر بن احمد بن العديم ، زبدة الحلب في تاريخ حلب، تحقيق: سامي الدهان ، المطبعة الكاثوليكية ، (دمشق - ١٩٦٨) ، ج١ ، ص٧١.

(٣) مؤلف مجهول من القرن الرابع الهجري ، العيون والحدائق في اخبر الحقائق ، مطبعة بريل (ليدن - ١٨٧١) ، ج٣ ، ص٣٣ .

(٤) أبو منصور عبد الملك بن محمد بن اسماعيل الثعالبي ، لطائف المعارف ، تحقيق : ابراهيم الابياري وحسن كامل ، دار احياء الكتب (القاهرة - ١٩٦٠) ، ص٢٢٩ .

(٥) أبو بكر احمد بن محمد بن الفقيه الهمداني ، مختصر كتاب البلدان ، باعتناء دي غوييه ، مطبعة بريل، (ليدن - ١٨٨٥) ، ص٢٣٨ .

(٦) أبو بكر محمد بن يحيى الصولي ، (اخبار الراضي والمتقي ٣٢٢-٣٣٣هـ) . نشر ج.هيورث . د.ن، دار المسيرة ، (بيروت - ١٩٧٩) ، ط٢ ، ٢٣٢ .

وكذلك فقد حدد التباين المناخي بين الاقاليم اتجاهات الطرق منذ عصور مبكرة فالرحلات التجارية بين الشام وجزيرة العرب كانت تتجه صيفا إلى الشام بينما كانت تتوجه إلى اليمن شتاءاً بعيداً عن برد الشام وأوحاله(1). وكذلك فقد كان لتذبذب سقوط الامطار في بعض السنوات اثرا في كثافة استخدام الطريق وخاصة في النطاقات الصحراوية التي تتاثر مياهها الجوفية بكميات الامطار الساقطة فقد رجع الخليفة المهدي من منزل العقبة (بعد الكوفة) عندما كان عازما على اداء فريضة الحج سنة ١٦٤هـ/٧٨٠م بعد ان لاحظ بان المياه قاصرة عن استيعاب اعداد كبيرة من الحاج(2). وفي سنة ٢٩٦هـ/٩٠٨م رجع الكثير من حجاج العراق لقلة المياه وتأخر سقوط الامطار(3).

ثالثاً : عوامل أخرى :

تعد المسطحات المائية ومجاري الانهار من العوائق التي كانت تؤثر في امتداد طرق النقل ، فقد شكل البحر القلزم (الاحمر) دائما عائقا بين مشرق الخلافة ومغربها حيث تحددت المواصلات بينهما عبر الشريط الصحراوي المعروف بارض الجفار (صحراء سينا)(4). وكان نهر الفرات يعترض الطرق المارة بين العراق والجزيرة الفراتية من جهة وبين جزيرة العرب والشام من جهة أخرى ، ولذلك فقد كانت الطرق تبحث عن المخاضات والجسور، وكانت طرق الجزيرة القاصدة بلاد الشام تتوجه إلى مدينتي الرقة ومنبج(5) لتعبر نهر الفرات على الجسور المقامة هناك(6). كما كان طريق الحج العراقي يتوجه إلى الكوفة ليعبر نهر الفرات عند جسرها(7)، وكذلك

---

(١) حسونة ، المرجع السابق ، ص١٠ .

(٢) الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص١٥٠ .

(٣) ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ج٥ ، ص٨٢ .

(٤) امين النقوري ، المسالك والدروب التي انتشر عليها الاسلام ، بحوث المؤتمر الجغرافي الاسلامي الاول، جامعة محمد بن سعود ، (الرياض – ١٩٨٤) مج٤ ، ص١١٢ .

(٥) منبج : مدينة صغيرة تقع وسط البرية على مرحلة غربا من نهر الفرات ، وكان لها زروع تعتمد الى مياه الامطار . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٦٣ .

(٦) ينظر : تفرعات الطريق الغربي في الفصل الثاني .

(٧) ينظر الفصل الثاني (طريق بغداد – الكوفة) ، ص .

كان طريق خراسان الذاهب إلى بلاد ما وراء النهر ينعطف شمالا بعد مدينة آمل[1] ليتوجه إلى مخاضة فربر[2] على نهر جيحون[3].

ويمكن القول بان الطرق كانت تتوجه إلى المدن التي وجدت فيها الجسور المقامة على الانهار مثل بغداد والفسطاط وغيرها .

وكان لنوعية التربة أثر في امتداد الطرق ، فمن الطبيعي ان تبتعد الطرق قدر استطاعتها عن التكوينات الرملية الهشة التي تغوص فيها اقدام القوافل[4]، ومن ذلك كانت المناطق المقفرة بين بلاد حضرموت وعمان وبادية البصرة في الجزء الجنوبي الشرقي من شبه الجزيرة العربية ، صعبة المسالك بسبب الرمال المتحركة وقلة المياه[5]، ولذلك فلا عجب ان اصبحت بؤرا للتمرد على الخلافة منذ وقت مبكر فقد اخفقت القوات التي ارسلها الخليفة المهدي سنة ١٦٧هـ/٧٨٣م للقضاء على نفوذ القبائل الذي أخذ يتنامى في تلك المناطق منذ ذلك التاريخ[6].وكان لأهل مصر عدة طرق تخترق بلاد الواحات الصحراوية غربا نحو المغرب وبلاد السودان ، فأمر والي مصر احمد بن طولون (٢٥٤- ٢٧٠هـ/٨٦٨-٨٨٣م) بقطع هذه الطرق ومنع سلوكها بسبب هلاك بعض القوافل التجارية بحركة العواصف الترابية على تلك الطرق[7].

---

(١) آمل : مدينة كانت تقع في الجزء الشمالي من اقليم خرسان في وسط مفازة على بعد فرسخ واحد من ضفة جيحون الغربية ، وكانت مجمع لطرق خراسان القاصدة إلى بلاد ما وراء النهر . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٢٨١ .

(٢) فربر : مدينة صغيرة كانت تقع على ضفة نهر جيحون الشرقية،من اعمال بخارى ، وكانت مدينة خصبة ومقصودة من التجار والمسافرين لوقوعها على طريق خراسان. ابن حوقل ، المصدر السابق ص٤٠٣ .

(٣) لسترنج ، المرجع السابق ، ص٤٧٣ .

(٤) صلاح الدين علي لشامي، جغرافية النقل والمواصلات،المكتبة الانكلو- مصرية ، (القاهرة-د.ت)ص١٩.

(٥) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٢٨ . أبو الحسن علي بن موسى بن سعيد المغربي ، كتاب الجغرافية ، تحقيق : اسماعيل العربي ، المكتب التجاري ، (بيروت - ١٩٧٠) ، ص١١٨ .

(٦) أبو الحسن علي بن محمد بن عبد الواحد المعروف بابن الاثير ، الكامل في التاريخ ، دار الفكر ، (بيروت - ١٩٧٨) ، ج٦ ، ص٧٧ .

(٧) ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص١٤٣-١٤٤ .

المبحث الثاني
العوامل البشرية

أولاً : العامل السياسي :

تكمن أهمية العامل السياسي في التأثير على الطرق في اختيار الخلافة اقليم العراق مركزا لها ، ومن ثم اختيار وبناء العاصمة الامر الذي جعل العراق وبغداد مركزي استقطاب لبقية الاقاليم ، كما ان قوة الخلافة وأجهزتها قد ضمنت استتباب الأمن على الطرق .

لقد كان للقرار العباسي بنقل العاصمة من الشام إلى العراق انعكاسات كبيرة على الطرق فقد اصبح العراق قصبة الاقاليم[١]. وتحولت طرق البريد تبعاً لذلك إلى الارتباط بالعاصمة الجديدة ، وعلى هذا الاساس فقد استحدثت طرق جديدة وأهملت أخرى وفقا لملائمة تلك الطرق لموقع العاصمة واهتمامات الخلافة العباسية .فطريق البريد بين دمشق – الكوفة – البصرة ، قد الغي اعتبارا من هيت[٢]نظرا لعدول الطريق الى العاصمة الجديدة[٣]، هذا في الوقت الذي حاز فيه طريق الحج بين بغداد ومكة على اهتمام الخلفاء العباسيين فاقيمت الاميال وبنيت القصور والمساجد وحفرت الابار على الطريق[٤]في الوقت الذي كانت فيه جهود بني امية من قبل منصبة على طريق الحج الشامي[٥]. كما ان الحملات التي كانت تنطلق من دمشق إلى ارض الروم اصبح يتم اعدادها وتوجيهها من بغداد وهذا بدوره

---

(١) قدامة ، المصدر السابق ، ص١٥٩ .

(٢) هيت : مدينة متوسطة ، تقع على ضفة الفرات الغربية ، عليها سور ، وكانت عامرة آهلة . الاصطخري، المصدر السابق ، ص ٧٧ .

(٣) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٨٠ .

(٤) الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص١٣٦ .

(٥) سليمان عبد الغني مالكي ، طريق حجاج الشام ومصر منذ الفتح الاسلامي إلى منتصف القرن السابع الهجري ، مجلة الدارة ، دارا الملك عبد العزيز ، الرياض ، ع١ ، س١٠ ، تموز ، ١٩٨٤ ، ص١٣ .

انعكس على الاهتمام بالطرق الموصلة بين الجانبين[١]. وكذلك فقد كان لخلفاء بني العباس اهتماما كبيرا بشؤون المشرق قياسا باقاليم المغرب ففي الوقت الذي اعطى فيه الخليفة الرشيد سنة (١٨٤هـ/٨٠٠م) ولاية افريقية هبة لأبن الاغلب[٢]. لا لشيء الا ليقطع عن مسامعه اخبار ما وراء افريقية نجده كان يتوجه بنفسه للقضاء على تمرد رافع بن الليث[٣]في اقاصي خراسان[٤]، ومن الطبيعي ان يكون لتوجهات الخلافة السياسية أثر واضح في الطرق التي تصل عاصمة الخلافة بالاقاليم التي هي محط الاهتمام فطريق خراسان وفروعه كان اكثر استخداما من طرق الخلافة الاخرى بدليل حصوله على وصف دقيق من قبل البلدانيين العرب[٥]، وذكر الاصطخري ان اهتمام الخلافة العباسية ببلاد خراسان نابع من اهميتها الاقتصادية فخراجها الذي كان يحمل إلى بغداد بلغ اربعين مليون درهم ، وهو مع خراج اقليم العراق يساوي نصف خراج الخلافة[٦].

---

(١) في سنة ١٦٣هـ / ٧٨٦م عزل الخليفة المهدي ، عبد الصمد بن علي عن ولاية الجزيرة الفراتية وذلك لان هذا الوالي لم يمهد الطريق للصائفة التي كانت متوجهة من بغداد باتجاه اراضي الروم البيزنطيين حيث لم يقيم المنازل ولا اصلح القناطر في طريق تلك الحملة . الطبري ، المصدر السابق ، ج٨، ص١١٧. أبو زكريا ، يزيد بن محمد بن اياس الازدي ، تاريخ الموصل ، تحقيق : علي حبيبة ، د.ن ، (القاهرة–١٩٦٧) ، ج٢، ص٢٤٣ .

(٢) الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص٢٧٢ .

(٣) هو رافع بن الليث بن القائد الاموي المعروف نصر بن سيار قاد تمردا في اقليم ما وراء النهر وتوجه الرشيد للقضاء على تمرده سنة ١٩٣هـ/٨٠٨م ، فتوفي الرشيد بطوس قبل ان يتم القضاء على حركته. الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص٣٤٤ .

(٤) لقد كان لكثرة تردد الخلفاء العباسيين الى خراسان وتولية امورها لابنائهم عدة اسباب من اهمها ان خراسان كانت مهد الدعوة العباسية السرية ومكان انطلاق الثورة ، بالاضافة إلى ان بلاد حراسان وما والاها شرقا اصبحت مجالا للفتح العباسي بعد ان غدت سياسة العباسيين في حوض بحر الشام (المتوسط) والمغرب العربي سياسة دفاعية بحتة . عثمان ، المرجع السابق ، ج٢ ، ١٣٢ . توفيق سلطان اليوزبكي، الثغور ودورها العسكري والحضاري ، مجلة اداب الرافدين ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ع٢١،١٩٧٩ ، ص٢٦ .

(٥) لسترنج ، المرجع السابق ، ص٢٣ .

(٦) المصدر السابق ، ص٨٣ .

واما الاتجاه الثاني لأثر العوامل السياسية في الطرق ، والذي تمثله قوة الخلافة واجهزتها ، التي كانت توفر أمنا وضمانا واستمرارا للطرق ، من خلال القضاء على الجماعات المتطفلة ، التي كانت تمارس أعمال القرصنة على الطرق ، وكما عبر عبد العزيز الدوري عن العلاقة العكسية بين سلطات الدولة ونشاط القبائل الرعوية ، تلك العلاقة التي يمكن ترجمتها بازدياد نشاط هذه القبائل بمجرد ضعف سلطة الدولة[١]، وهذا عين ما رأيناه في هذه العلاقة فيما بين العصرين العباسيين الاول (١٣٢-٢٣٢هـ/٧٤٩-٨٤٦م) ، والثاني (٢٣٢-٣٣٤هـ /٨٤٦-٩٤٥م) ، ففي العصر الاول عندما كانت الخلافة في أوج عظمتها ، كانت هيبة الخلافة هي التي تحرس الطرق ، واذا حدث وتجرأت جماعة او قبيلة وتعرضت لقافلة حج او تجارة فانها ستواجه من الخلافة ردا عنيفا[٢]، لكن الامور في الحقبة الثانية اختلفت تماما ، ورغم استحداث ما سمي بمنصب ولاية الطريق[٣]. الا ان هذا الاجراء الوقائي لم يكن ليجدي نفعا بعد تراجع هيبة الخلافة عندما اخذت عملية ادخال العناصر غير العربية في مناصب الخلافة القيادية تؤتي ثمارها[٤]. لقد ازداد نشاط اللصوص وقطاع الطرق من القبائل الرعوية وغيرها[١]، ذلك النشاط

---

(١) عبد العزيز الدوري ، تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري ، دار المشرق (بيروت -١٩٨٦) ، ط٢ ، ص٢٦ .

(٢) لقد حدث في سنة ٢٠٧هـ/ ٨٢٢م وبسبب المجاعة الناتجة عن الجفاف ، ان تعرضت جماعات من قبائل ربيعة وشيبان ومرة ، لطريق خراسان ونهبت القوافل ، فاوعز الخليفة المأمون إلى والي الموصل السيد بن انس باستئصال جذور تلك الجماعات ، فخرج اليهم بنواحي الدسكرة فقتل واسر منهم خلق كثير وبعث برؤوسهم إلى بغداد . الازدي ، المصدر السابق ، ص٣٦٤ .

(٣) توجد اشارات إلى ان هذه الولاية قد ظهرت منذ ايام الرشيد (١٧٠-١٩٣هـ/٧٨٦-٨٠٨م) إلى انها اصبحت منصباً معروفاً منذ عصر المتوكل (٢٣٢-٢٤٧هـ/٨٤٦-٨٦١م) . ينظر : الطبري ، ج٨ ، ص٣١٧ ، ج٩ ، ص١٦٣ .

(٤) لقد أبدى الخليفة الراضي (٣٢٢-٣٢٩هـ/٩٣٣-٩٤٠م) امتعاض من تصرفات الجند الاتراك الذين كانوا يشكلون الغالبية العظمى في تشكيلات جيش الخلافة من حيث عدم تنفيذهم لمهامهم المتعلقة بحماية ممتلكات الرعية من عبث اللصوص . الصولي ، المصدر السابق ، ص٤١ ، ٦٩ .

الذي كان انذارا بظهور خطر اعظم وهو قوة القرامطة الذين استباحوا حرمة الطرق لعدة سنين[٢].ولقد بلغ امرهم من الخطورة ان توقف الناس عن اداء فريضة الحج من اقاليم الخلافة الشرقية في بعض السنوات[٣].

ومع اقتراب العصر العباسي الثاني من نهايته كانت الطرق كلها غير مأمونة تقريبا[٤]. وحتى ان القرى والقصبات التي تقع على الطرق كانت قد امتدت اليها يد التخريب، كمدينة الدسكرة على طريق خراسان والتي "جلى عنها اهلها خوفا من الاعراب"[٥]، لا بل ان الخليفة الراضي ، كان يحمد الله الذي أنجاه من شر اللصوص في البرية التي بين تكريت والموصل ، عندما كان متوجها لانتزاع المدينة الاخيرة من قبضة بني حمدان في سنة (٣٢٧هـ/٩٣٨م)[٦].

ومن هنا يتبين لنا أثر العامل السياسي في اتجاه الطرق واستمرارها من خلال اتجاهات الخلافة ، وفرض هيبتها على الرعية .

ثانياً : العامل الاقتصادي :

ان المتتبع لتصانيف أصحاب المسالك والبلدانيين في القرنين الثالث والرابع للهجرة/التاسع والعاشر للميلاد يلاحظ كثرة شبكات الطرق التي كانت تربط بين المدينة الواحدة وضواحيها ، وبين المدن في نفس الأقليم وبين اقاليم الخلافة الاخرى ، وكذلك يلاحظ ان بعض تلك الطرق قد حملت شهرة كبيرة من خلال كونها عابرة للاقاليم كطريق خراسان الذي كان يربط

---

(١) لا يكاد يخلو عصر أي خليفة من خلفاء العصر العباسي الثاني من حوادث الاعتداء على الطرق . ينظر الطبري ، ج٩ ، ص ٢٠٣ ، ٣٤٦ ، ٥٣٠ ، ٥٤٥ ، ج١٠ ، ص٩ ، ١٣ ، ٦٧ ، ٥٠) .

(٢) لقد استفحل امر القرامطة الذين اتخذوا من البحرين ، في جنوب جزيرة العرب مقرا لهم ، منذ خلافة المكتفي في سنة ٢٩٠هـ/٩٠٢م . الطبري ، المصدر السابق ، ج١٠ ص١٠٠ . ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ج٦ ، ص٣١ .

(٣) لقد توقفت رحلات الحجيج من بغداد بسبب اعتداءات القرامطة في الاعوام ، ٣١٣-٣١٦هـ/٩٢٥-٩٢٨، ٣٢٣هـ/٩٣٤م) . ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ج٦ ، ص١٩١، ٢٠٢، ٢١٠، ٢١٥، ٢٧٦ .

(٤) الصولي ، المصدر السابق ، ص٢٣٤ .

(٥) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٦٣ .

(٦) الصولي ، المصدر السابق ، ص١٢٢ .

بغداد ببلاد ما وراء النهر وخوارزم شرقا[1]. ان العنصر الاقتصادي يفرض نفسه ويكشف عن المضامين والاهداف التي قامت الطرق لأجلها ، وهي وان اختلفت في اهميتها من حيث كونها طرقا رئيسية او ثانوية ، الا ان الغرض من مدها كان واحداً في كل العصور حيث ان تبادل المنفعة والارتقاء بمستوى المعيشة للافراد والمجتمعات كان الهدف النهائي لارتياد الانسان لهذه الطرق[2]. وبغض النظر عن تطور علاقة المدينة مع ضاحيتها ومع المدن الاخرى ، والتي كانت ثمرة للاحتكاك البشري[3]، فان حاجة المدينة إلى مزيد من السلع الغذائية لسد رمق العدد المتزايد باستمرار من السكان ، وحاجتها كذلك للمواد الاولية التي تدخل في الصناعة التي اعطت للتجمع السكاني صفة المدينة ، في مقابل حاجة القرية لصناعات المدينة وخدماتها والتي تعد من الشروط اللازمة لاستمرار عملها الوظيفي[4]، لقد أدى ذلك كله في المحصلة النهائية إلى مد جسور الاتصال بين الطرفين ، ولذلك فقد اختصت كل مدينة بضاحية تتمثل في مجموعة من القرى ترتبط واياها بشبكة من الطرق تقع المدينة منها موقع العقدة الجذرية[5]، وهذا ما يفسر احتواء المدن المسورة آنذاك ، على عدة ابواب كانت تطل من خلالها على ضواحيها والمدن المجاورة ، فمدينة زرنج المسورة مثلا كانت تحوي خمسة ابواب ، وقد اطلق على احدها وكان يطل على ضواحيها المزروعة ، اسم باب الطعام[6]. وفي ضمن الأقليم الذي كان يحوي عادة اكثر من مدينة ، نجد دائما احدى هذه المدن قد تفوقت على اقرانها بخصائص ادارية واقتصادية وحملت لقب قصبة الأقليم ، وهي ما ينطبق عليها في المفهوم الاقتصادي الحديث ، لقب مدينة الظهير التجاري التي تعيش بالاقليم وعليه ، فهي كالعملاق الجالس على بوابة الأقليم بيد تكتنس

---

(١) بن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٤١ .

(٢) يوسف محمد السلطان – جغرافية النقل والتجارة الدولية (جامعة البصرة – ١٩٨٨) ، ص٤٠ .

(٣) عبد الرحمن بن محمد بن خلدون ، مقدمة ابن خلدون ، دار العودة ، (بيروت – ١٩٨١) ، ص٣١٩ ، حمدان ، المرجع السابق ، ص٢٢٥ ، السلطان ، المرجع السابق ، ص٢٠ .

(٤) حمدان ، المرجع السابق ، ص٤٥ .

(٥) حمدان ، المرجع السابق ، ص٣٠٦ .

(٦) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٢٤٠ .

محاصيله وبيد تبادل بها منتجاته مع الاقاليم الاخرى[١]. وهي عادة ترتبط مع الاقاليم بشبكة من الطرق هي صورة مكبرة لعلاقة المدينة مع ضواحيها، فمدينة بغداد مثلا كونها عاصمة الخلافة وقصبة اقليم العراق كانت ترتبط بشبكة كثيفة من الطرق البرية والنهرية مع كافة مدن الأقليم كالبصرة والكوفة وواسط حيث كانت السلع والبضائع تتدفق بينها وبن هذه المدن بكل شبه يومي عبر طرق التجارة الداخلية[٢]، وكذلك الحال بالنسبة إلى مدينة شيراز قصبة فارس والفسطاط قصبة مصر وغيرها .

هذا على نطاق المواصلات في الأقليم الواحد ، واما المواصلات على مستوى الأقاليم فقد كانت هي الأخرى محكومة باهداف اقتصادية فاختلاف الاقاليم في خصائصها الجغرافية والبشرية ، وكما عبر عن ذلك ابن الفقيه حين قال "لولا ان الله عز وجل خص بلطفه كل بلد من البلدان واعطى كل اقليم من الاقاليم بشيء منعه غيرهم لبطلت التجارات وذهبت الصناعات ولما تغرب احد ولا سافر رجل .." [٣]، وعلى هذا الاساس فقد تباينت الاقاليم في قدراتها الانتاجية وصنفت إلى اقاليم منتجة للمواد الاولية والمنتجات الغذائية واقاليم أخرى كانت على مستوى من الرقي الذي يؤهلها لانتاج السلع المصنعة[٤]، فاقليم العراق مثلا كان يعد اقليما متطوراً قياسا بالاقاليم المجاورة كاقليمي جزيرة العرب والجزيرة الفراتية فقد كان يستورد من جزيرة العرب الخيل والابل والأدم[٥]، ومن الجزيرة الفراتية الحنطة والشعير والعسل والملح[٦]، بينما كان يصدر اليها الاقمشة القطنية والمنسوجات الحريرية والادوات الزجاجية والدهون والادوية وبعض الطرائف[٧]، وعلى هذا الأساس فقد كانت الاتصالات وثيقة بين هذه الاقاليم ، فاقليم العراق الصناعي وقصبته بغداد كان عاجزا عن سد احتياجاته من الطعام وخاصة الحبوب التي كانت تجلب بكثرة من اقليم

---

(١) حمدان ، المرجع السابق ، ص٥٠ .

(٢) الدوري ، المرجع السابق ، ص١٤٣ .

(٣) ابن الفقيه ، المصدر السابق ، ص٢٥١ .

(٤) فاروق كامل ، جغرافية النقل ، المكتبة الانجلو المصرية ، (القاهرة – ١٩٨١) ، ص٦٤-٦٦ .

(٥) الدوري ، المرجع السابق ، ص١٣٨-١٤٠ .

(٦) المقدسي ، المصدر السابق ، ص١٤٥ .

(٧) المصدر نفسه ، ص١٢٨ .

الجزيرة الفراتية[1]، وكان أي انقطاع في الطرق بين الطرفين يؤدي إلى غلاء اسعار الخبز في بغداد[2]. وكذلك الحال مع اقليمي مصر والشام من جهة واقليم جزيرة العرب متمثلا بمقطع الحجاز ومدينتيه مكة والمدينة حيث كانت الميرة تجلب من الشام ومصر إلى هاتين المدينتين[3]براً وبحراً واي توقف في هذه العملية يؤدي إلى إبطال المعايش وغلاء الأسعار في الحجاز[4]، وكذلك انطبقت هذه الصورة على العلاقة بين اقليمي خراسان وخوارزم حيث يتم استبدال صناعات خراسان بمواشي خوارزم[5]، كل هذه العوامل الاقتصادية أدت إلى امتداد وانتظام طرق المواصلات بين الاقاليم المتجاورة مثل سجستان وكرمان وخراسان والجبال والعراق ، بشبكة منتظمة من طرق المواصلات[6]وكذلك الحال مع بقية الاقاليم .

وكذلك فقد كانت الحاجة لبعض السلع النادرة ، والتي لا تنتج ضمن اقاليم الخلافة المعروفة آنذاك ، وخاصة الذهب والحرير والتوابل والرقيق والبضائع الكمالية النفيسة ، لذلك فقد توجهت الطرق لجلب هذه البضائع من بلاد أخرى كالهند والصين وبلاد السودان والصقالبة وغيرها ، واتخذت الاتصالات اشكال الطرق الدولية العابرة للاقاليم ، فطريق خراسان الذي كانت نواته الاولى تتجمع في بلاد ما وراء النهر في مدن سمرقند ، وبخارى اللتان تقع اليهما تجارات التبت والصين وبلاد الصقالبة (شرق اوربا) وسلع هذه التجارات معظمها من النوع الكمالي كالرقيق والمسك وجلود السمور والسنجاب والثعالب وكانت تنقل عبر طريق خراسان حتى اقاصي المغرب[7]. واما تجارة الهند والصين وافريقيا البحرية فكانت تتوزع على مدن الموانيء التي قامت

---

(١) جمال الدين أبي المحاسن يوسف بن تغري بردي ، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة ، المؤسسة المصرية للتأليف والطباعة والنشر ، (القاهرة – ١٩٦٣) ، ج١ ، ص٤٥ .

(٢) الصولي ، المصدر السابق ، ص٧١، ٧٦ . ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ج٦، ص٢٨٢ .

(٣) ابن تغري بردي ، المصدر السابق ، ج١ ، ص٤٥٠ .

(٤) المقدسي ، المصدر السابق ، ص١٩٣ . الجزيري ، المصدر السابق ، ص٢٥٤ .

(٥) ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٩٨ .

(٦) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص١٢٨-١٣٤ .

(٧) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٢٨٨ – ٢٨٩ . محمد صديق حسن ، تجارة العراق مع بلدان المشرق في القرنين الثاني والثالث الهجريين ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب (جامعة الموصل– ١٩٨٥) ، ص١٣٦ .

على سواحل البحر العربي والخليج العربي كعدن وصحار ومسقط والبصرة وسيراف[١]، ثم يتم شحن تلك البضائع في طرق برية، ما كانت لتعرف لا هي ولا مدن الموانيء لو لا اغراض خدمة هذه التجارة[٢]، كذلك كان للرغبة في امتلاك سلع افريقيا ونفائسها فضلا عن منتجات بلاد المغرب ان امتدت طرق التجارة بين العراق والمغرب إذ كانت هذه الطرق تبدأ من العراق وتجتاز الجزيرة الفراتية وبلاد الشام ومصر وافريقية[٣].

ثالثاً : العامل الديني والاجتماعي

لقد بقيت مكة تجتذب الحجاج ومن مختلف الاقاليم[٤]، لان الحج إلى بيت الله الحرام احد اركان الاسلام ، ولذلك فقد نشطت الاسفار على الطرق لتأدية هذه الفريضة الدينية بين مكة المكرمة ومختلف الاقاليم التي تقع على اطرافها ، حتى بعد انتقال العاصمة السياسية للمسلمين من الحجاز إلى دمشق ثم إلى بغداد ورغم انعدام كل المقومات والضوابط الجغرافية والاقتصادية التي كانت تشجع على اقامة الطرق في تلك النطاقات الصحراوية الجرداء[٥]، لقد امتدت هذه الطرق واستمرت رغم كل الصعوبات التي كانت تعترض المسافرين عليها من شحة في الماء والغذاء وارتفاع درجات الحرارة ، خاصة في السنوات التي تشهد فيها جزيرة العرب موجات جفاف شديدة ، الى جانب المخاطر التي تحف

---

(١) شوقي عبد القوي ، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الاسلامية ، عالم المعرفة ، (الكويت-١٩٩٠) ، ص١٧٣-١٧٩ .

(٢) المقدسي ، المصدر السابق ، ص٩٥ .

(٣) سوادي عبد محمد ، تجارات البصرة وطرقها إلى بلدان المغرب العربي الاسلامي من القرن الثاني الهجري حتى اواخر القرن الرابع (جامعة البصرة - ١٩٩٠) ، ص٢٧ .

(٤) كان اهالي اقليم ما وراء النهر على بعد ديارهم اول سابق إلى الحج ولا يدخل البادية مثلهم كثرة . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٨٧ .

(٥) كامل ، المرجع السابق ، ص١١ .

بالمسافرين والمتمثلة بغارات اللصوص على قوافل الحجيج ونهبها وقتل افرادها وفرض الرسوم الكبيرة على مرور قوافل الحجيج في بعض السنوات[١]. لقد كان حجيج الاقاليم الاسلامية المتجمعين في العراق والشام ومصر واليمن ينطلقون في رحلتهم إلى الحجاز وهم يتوقعون سلفا انهم قد لا يعودون إلى اوطانهم ، حتى انهم كانوا يحملون اكفانهم على رواحلهم[٢]، وكم حملت كتب التراجم والطبقات تراجم لاشخاص ختمت نهايتها بعبارة "ومات في طريق الحج"[٣]، ومع ذلك فقد استمرت هذه الطرق ، وهي وان توقفت في بعض اتجاهاتها كما حدث لطريق الحج العراقي خلال احداث حركة القرامطة ، الا أنها سرعان ما كانت تعود إلى سابق عهدها متى ما توافر الحد الادنى من متطلبات السلامة[٤]، كما حظيت هذه الطرق بدعم ورعاية الخلفاء والولاة بمختلف ميولهم ومذاهبهم واجناسهم وفي كل العصور ، لانها كانت احدى الواجبات الشرعية المناطة بالسلطان ، تجاه الرعية حسب الشرع الاسلامي اولا[٥]، ولان الاهتمام بها كان يعكس مدى حرص الخليفة او الوالي ومن يمثلهم في الادارة[٦]، وذلك لارتباط هذه المسؤولية بعقيدة المجتمع التي كان وما يزال يحرص عليها.

ان اغراض هذه الطرق كان دينيا قبل كل شيء ، واما الفعاليات الاقتصادية والمتمثلة بالتجارة التي كانت تتم عبر هذه الطرق ، فليست إلا تحصيل حاصل لتظاهرة جموع الحجيج من مختلف الاقاليم في مكة التي لولا مكانتها الدينية ، لما كان لها ان تستمر ، خاصة بعد انتقال

---

(١) لقد فرض القرامطة ، بعد ان قويت شوكتهم وعجزت الخلافة عن مواجهتهم ، رسوم مالية على الخلافة في بغداد منذ سنة ٣٢٨هـ/٩٣٩م ، في مقابل عدم التعرض لقوافل الحجيج الخارجة من العراق إلى مكة . الصولي ، المصدر السابق ، ص١٤١ .

(٢) الجزيري ، المصدر السابق ، ص١٤٠ .

(٣) آدم متز ، الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري ، ترجمة : عبد الهادي أبو ريدة ، دار الكتاب العربي ، (بيروت – ١٩٦٧) ، ط٢ ، ج٢ ، ص٨٢ .

(٤) ذكر الصولي كيف ان حجيج خراسان الذين جاؤوا إلى بغداد سنة ٣٢٧هـ/٩٣٨م قد احتالوا للذهاب إلى مكة رغم رفض الخليفة لذلك خوفا عليهم من القرامطة ، وكيف اعطوا لمن خرفهم خمسة دنانير على كل جمل متاع . المصدر السابق ، ص١٣٦ .

(٥) أبو الحسن علي بن محمد بن حبيب الماوردي ، الاحكام السلطانية والولايات الدينية ، دار الكتب العلمية، (بيروت – د.ت) ، ص٧٨ – ٨١ ، ١٧٣ .

(٦) لقد نال الخليفة المهدي شهرة واسعة من جراء اهتمامه بطرق الحج ، الطبري ، المصدر السابق، ج٨، ص١٣٦ – ١٦٢ . وعلى النقيض من ذلك كان اعتداء القرامطة على طرق الحجيج من العوامل التي أدت إلى تنحية علي بن عيسى وزير المقتدر بعد ان اتهم بسوء التدبير في مواجهة القرامطة ، ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ج٦ ، ص١٨٨ .

عاصمة الخلافة من الحجاز ، وتحول قسم كبير من تجارة الهند والصين البحرية إلى العراق ، وعبر بحر القلزم إلى مصر[١]، وافتقارها إلى ابسط مقومات المدينة حالها في ذلك حال المراكز الدينية الاخرى[٢]، فموقعها في منطقة تحيط بها التلال الجرداء جعلها عاجزة عن سد رمق سكانها[٣]، فالحيرة تجلب اليها من الشام ومصر ، وهي شحيحة المياه وكانت من الشحة بحيث ترتفع اسعار مياه الشرب إلى اسعار خيالية في بعض السنوات التي يقل فيها سقوط الامطار[٤]، وحتى ميناء جدة ما كان له ان يعرف لولا وقوعه وراء مكة وذلك بسبب عدم صلاحيته لرسو لسفن[٥].

ويكمن تأثير العامل الاجتماعي في الطرق من خلال طبيعة الانسان الاجتماعية الميالة إلى الاقتراب من بني جنسه ، ولذلك فقد كانت الطرق غالبا ما تميل إلى المرور بالمناطق المأهولة بالقرى والمدن ، وتبتعد عن القفار الموحشة حتى لو توفرت فيها مستلزمات المسافرين من الماء وغيره ومن ذلك ما ذكره ناصر خسرو بأنه كان يوجد بين مدينتي آمد[٦]،

---

(١) بعد التحرير العربي الاسلامي للعراق وبلاد الشام وفارس وازالة نفوذ الامبراطوريتين الساسانية والبيزنطية المتناحرتان عن المنطقة ، لم يعد هنالك من سبب في ان تستمر تجارة الهند بالسير متخفية عبر صحراء جزيرة العرب باتجاه بلاد الشام كما كان الوضع عليه ايام قوافل قريش قبل الاسلام ، فسرعان ما ظهرت موانيء جديدة اخذت تستقطب هذه التجارة كميناء البصرة ، وميناء القلزم في شمال البحر الاحمر، وميناء سيراف في بلاد فارس . حسونة ، المرجع السابق ، ص٢٠ .

(٢) حمدان ، المرجع السابق ، ص١٧٧ .

(٣) سمير الدسوقي عبد العزيز ، مكة المكرمة – دراسة في جغرافية المدن ، بحوث المؤتمر الجغرافي الاسلامي الاول ، مج٥ ، ص٣١٧-٣١٨ .

(٤) في سنة ٢٤٥هـ/٨٥٩م غارت ، (عين مشاس) ، (المصدر المائي الرئيس في مكة) ، فبلغ ثمن قربة الماء ثمانين درهما . الطبري ، المصدر السابق ، ج٩ ، ص٢١٣٦ . والدرهم يساوي ٢.٩٧ غم من معدن الفضة . فالترهنتس ، المكاييل والاوزان الاسلامية ، ترجمة كامل العسلي ، الجامعة الاردنية ، (عمان-١٩٧٠) ، ص١٠.

(٥) أبو الحسن محمد بن احمد بن جبير ، رحلة ابن جبير ، دار مكتبة الهلال ، (بيروت – ١٩٨١)،ص٤٦.

(٦) آمد : مدينة تقع على جبل من غربي نهر دجلة وعليها سور من حجارة سوداء في غاية الحصانة، وللمدينة زروع واشجار داخل السور . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٧٤ .

وحران[1]طريقان احدهما على العمران وطوله ستون فرسخا والاخر على البرية وطوله اربعون فرسخا ، وانه قد سار مع القافلة في طريق العمران على طوله[2]. وعلى العكس من ذلك تغير الطرق وجهتها وتبتعد عن المناطق المأهولة التي تقع على مساراتها في حالة اساءة هذه المدن او القرى إلى القوافل ومستخدمي الطريق ، ومثال ذلك مدينة برقعيد[3]الواقعة على طريق الموصل باتجاه الشام ، والتي نوه ابن حوقل في القرن الرابع للهجرة / العاشر للميلاد ، بأنه كان في بعض أهلها شر[4]، وعندما وصفها ياقوت في القرن السابع للهجرة/الثالث عشر للميلاد ، كان الطريق قد ابتعد عنها كثيرا بسبب اعتداء اهلها على القوافل المارة[5].

---

(١) حران : مدينة كانت تقع في الجزء الشمالي الغربي من اقليم الجزيرة الفراتية بين مدينتي الرها والرقة على طريق الموصل – بلاد الشام ، وكانت معقل الديانة الصابئة ، ولاتباعها بهذه المدينة تل كانوا يقدسونه . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٧٦ . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٢ ، ص٢٣٥ .

(٢) المصدر السابق ، ص١٠ .

(٣) برقعيد : مدينة كانت تبعد عن مدينة الموصل مسافة اربعة ايام وتبعد عن نصيبين بمسافة عشرة فراسخ ومن هذه البلدة كان بنو حمدان الذين تولوا امارة الموصل والجزيرة وجزء من بلاد الشام . ابن حوقل، المصدر السابق ، ص١٩٩ . ياقوت ، المصدر السابق ، ، مج١ ، ص٣٧٨ .

(٤) المصدر السابق ، ص١٩٩ .

(٥) المصدر السابق ، مج١ ، ص٣٧٨ .

الفصل الثاني

الطرق البرية

- تقديم .

١ - الطريق الشرقي (طريق خراسان) .

أولاً : الطريق الرئيس .

ثانيا : الطرق الفرعية .

٢ - الطريق الجنوبي الشرقي (طريق فارس) .

٣ – الطريق الجنوبي الغربي (طريق الكوفة - مكة) .

أولاُ : الطريق الرئيس .

ثانيا : الطرق الفرعية .

٤ - الطريق الغربي (طريق الشام) .

أولاً : الطريق الرئيس

ثانيا : الطرق الفرعية .

٥ - الطريق الشمالي (طريق الموصل) .

الفصل الثاني
الطرق البرية

- تقديم :

بعد ان اتخذت بغداد[1] عاصمة للخلافة العباسية ، أصبح اقليم العراق وبلا منازع مركزاً لاستقطاب أقاليم الخلافة الأخرى ، وسرعان ما امتدت الطرق من العاصمة الجديدة إلى مختلف الاتجاهات .

ولم يكن اختيار موقع العاصمة عفوياً أو عشوائياً بل تم بعد مناقشات وجولات ميدانية قام بها الخليفة أبو جعفر المنصور (١٣٦-١٥٨هـ/٧٥٣-٧٧٤م)[2] إذ وضع أساس العاصمة بين نهري دجلة والفرات في نقطة سوقية كانت تتحكم في عقدة المواصلات الرابطة بين أقاليم الخلافة آنذاك ، ففي الشرق كان موقع العاصمة يستقبل طريق خراسان المنحدر من اقليم الجبال عند مدينة حلوان . وفي الجنوب كان هذا الموقع يستقبل الطرق البرية والنهرية الحاملة لتجارة الهند فضلاً عن طريق بلاد فارس الذي كان يرتبط بطرق البصرة و واسط بعد اجتيازه اقليم الأحواز . وفي الجنوب الغربي ، حيث الجزيرة العربية والحجاز مهد الاسلام ، فلم يكن يتطلب الأمر أكثر من شق الطريق بين العاصمة الجديدة ومدينة الكوفة التي كانت ترتبط مع الحجاز بطرق معلومة دشنتها الحملات العربية الاسلامية التي توجهت لتحرير العراق منذ أيام الخلافة الراشدة . وفي الشمال الغربي كان موقع العاصمة يرتبط مع نهر الفرات الذي كان يحمل عبر مجراه ومع ضفافه الطرق القادمة من الجزيرة الفراتية والشام ومصر وأفريقية. وفي الشمال كان موقع العاصمة يرتبط بنهر دجلة الذي يحمل عبر مجراه ومع ضفتيه الطرق القادمة من الجزيرة الفراتية وأرمينية والثغور العربية الاسلامية المواجهة

---

(١) بوشر ببناء مدينة بغداد سنة ١٤٤هـ / ٧٦١م ، ونقلت إليها دواوين الخلافة سنة ١٤٦هـ / ٧٦٣م. البلاذري ، المصدر السابق ، ص ٢٩٣ . أبو بكر أحمد بن علي المعروف بالخطيب البغدادي ، تاريخ بغداد ، مطبعة الخانجي ، (القاهرة -١٩٣١) ، ج١ ، ص٦٦ .

(٢) حول الجولات الميدانية التي قام بها الخليفة أبو جعفر والمزايا التي ذكرت له عن موقع مدينة بغداد ، ينظر اليعقوبي ، تاريخ اليعقوبي ، دار صادر ، (بيروت - ١٩٦٠) ، ج٢ ، ٣٧٣ ، البلدان ، ص٢٣٧-٢٣٨. الطبري ، المصدر السابق ، ج٧ ، ص٦١٥-٦١٦ .

للأراضي البيزنطية في أعالي الجزيرة الفراتية والشام . ونظراً لِما لهذه الميزة السوقية التي تمتع بها موقع العاصمة بغداد نجد أن عواصم الإمبراطوريات والممالك التي ظهرت بالعراق أو بسطت نفوذها عليه سابقاً كانت في مواضع غير بعيدة عنها[١] .

لقد احتوت مدينة بغداد المسوّرة عند بداية أمرها ، على الضفة الغربية لنهر دجلة على أربعة أبواب ، أطلق على كل منها أسم الجهة المؤدية إليها، فكان باب خراسان في الشرق وباب البصرة في الجنوب وباب الكوفة في الجنوب الغربي ، وباب الشام في الغرب[٢]. ولم يرد ذكر لباب الموصل ، ويبدو أن طريقها كان يخرج من باب خراسان ثم يتجه شمالاً مع ضفاف دجلة وبعد اتساع مدينة بغداد وامتدادها إلى جانب دجلة الشرقي أصبحت الطرق المتجهة إلى البصرة وخراسان تخرج من أبواب في الجانب الشرقي من المدينة وكذلك طريق الموصل فانه كان يخرج من محلة الشماسية في شمال شرق مدينة بغداد (جانب الرصافة) . ومن هذا المنطلق سوف نتناول شبكات الطرق البرية التي كانت تغطي أراضي الخلافة من أبواب بغداد والى مختلف أقاليم الخلافة .

وسوف نعتمد في تناول هذا الفصل على ما أورده ابن خرداذبة وقدامة بن جعفر لتعيين مسارات الطرق الرئيسية بوصفهما من عمال الخلافة الرسميين في مجال البريد والخراج وإطلاعهما على خرائط البريد الرسمية ، وسنعتمد كذلك على ما أورده البلدانيون الآخرون في محاولة لتوضيح واقع الطرق .

---

(١) كانت أكد عاصمة الأكديين ، وبابل عاصمة البابليين ، وسلوقية عاصمة السلوقيين الأغريق والمدائن عاصمة الفرثيين والساسانين الفرس كلها تقع في اماكن قريبة من موضع العاصمة بغداد . صالح احمد العلي، بغداد مدينة السلام ، مطبعة مجمع العلمي العراقي، (بغداد –١٩٨٥) ج١ ،ص٢٨.

(٢) اليعقوبي ، البلدان ،ص٢٣٨.

١- الطريق الشرقي (طريق خراسان) :

يربط هذا الطريق العاصمة بغداد ببلاد ما وراء النهر على حدود الصين مروراً بأقليم الجبال واقليم خراسان ، على أساس الطريق القديم ، وتخرج منه طرق فرعية تصل إلى الأقاليم والمدن التي تقع على أطرافه[١].

أولاً : الطريق الرئيسي :

- بغداد – حلوان :

يبدأ هذا الطريق من باب خراسان في بغداد الشرقية (الرصافة) عابراً عدة أنهار اروائية صغيرة ، كانت تتفرع من جانب نهر دجلة الشرقي ، يقطعها الطريق على قناطر حسنة البناء[٢] ، حتى يوافي الطريق مدينة النهروان[٣] ، حيث يعبر الطريق نهر النهروان على الجسر المقام عند المدينة ، وبعد النهروان يواصل الطريق مسيره في أراضي مستوية وقرى ومزارع حتى يوافي مدينة الدسكرة ، وبعد الدسكرة تتغير معالم الطريق حيث ينتقل من الأراضي السهلية المزروعة إلى أراضي رملية متموجة[٤]تمثل في طبيعتها انتقالاً بين سهل العراق وأقليم الجبال ، ويمر الطريق بمدن (جلولاء – خانقين – قصر شيرين[٥]) ، حتى يوافي

---

(١) متز ، المرجع السابق ، ج٢ ، ص٤١٣-٤١٤ .
Verma , H.C., Mediaval routs to India , (Calcutta - 1978) , P. 24 .

(٢) اليعقوبي ، البلدان ، ص ٢٧٠ .

(٣) النهروان : اسم لمدينة ونهر ، فأما المدينة فكانت بمستوى القصبة مقامة على جانبي جدول النهروان ، وكان فيها مسجد جامع وخانات ينزلها الحجيج والمارة . ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٦٢ . وأما النهر المعروف بنهر النهروان فهو جدول اروائي كان يأخذ ماءه من دجلة ويسقى الأراضي التي في شرقيها ، اعتباراً من المنطقة التي تقع إلى الشمال من مدينة سامراء وحتى جنوب بغداد وعلى الرغم من أن هذا الجدول كان يحمل أسماء فارسية في بعض أجزائه ، الا ان التنقيبات الأثرية أثبتت ان العراقيين القدماء هم أول من شقه . يقارن لسترنج ، المرجع السابق ، ص٨١ . طه باقر ، مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة ، مطبعة العاني ، (بغداد – ١٩٥١) ، ق١ ، ص٣٧١ .

(٤) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٦٣-١٦٥ .

(٥) لقد عبَّر المقدسي عن طبيعة ومستوى تلك البلدان حين قال (وهذه المدن وخانقين على جادة حلوان ، ليس لهنّ بها ، ولا هنّ لائقات ببغداد) . المقدسي ، المصدر السابق ، ص١٢١ .

مدينة حلوان ، بعد أن يكون الطريق قد قطع في اقليم العراق مسافة تقدر بأربعة وأربعين فرسخاً[١] .

- حلوان – قرميسيس[٢] (كرمنشاه) :

وبعد حلوان يدخل الطريق في اقليم الجبال ، فيسير مسافة قصيرة في أراضي مستوية حتى يوافي قرية في أسفل العقبة المعروفة بعقبة حلوان ، حيث يعبر الطريق وادي حلوان على قنطرة هناك ، ثم يصعد العقبة صعوداً حاداً ، ثم يهبط الطريق ماراً بماذروستان[٣] ومنها إلى مرج القلعة[٤] ثم قرية الزبيدية ، ويسير الطريق بين جبال وقرى متصلة حتى ينتهي إلى أسفل العقبة من الجهة الأخرى ، ثم يمر الطريق بقرية خشكاريش حتى يوافي مدينة قرميسين[٥] ، بعد أن يكون الطريق قد قطع مسافة ثلاثون فرسخاً بين حلوان وقرميسين[٦].

- قرميسين – همدان :

وبعد قرميسين يسير الطريق قاطعاً مجموعة من القرى والقصبات هي على التوالي (قرية الدكان – مدينة قصر اللصوص[٧] (كنكوار) ، قرية خنداذ) ، ثم يصعد الطريق عقبة همدان ماراً بقرية العسل فوق العقبة ثم ينزل الطريق ليوافي مدينة همدان ، على أراضي

---

(١) ابن خرداذبه ، المصدر السابق ، ص١٢ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٩٣ .

(٢) قرميسين : قصبة تقع في الركن الغربي من اقليم الجبال ، ولم تكن ذات شأن معروف في الربع الأول من عصر الخلافة العباسية . لسترنج ، المرجع السابق ، ص٢٢٢ .

(٣) ماذروستان : موضع في طريق خراسان على مسافة خمسة عشر فرسخاً بعد مدينة حلوان وفيه قصر أثري قديم . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٥ ، ص٣٤ .

(٤) مرج القلعة : مدينة كان عليها سور لطيف وتحيط بها المزارع والبساتين والمروج الخضراء . وكانت أراضيها مراعي لدواب الخلفاء . اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٠٧ . أبن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٠٦ .

(٥) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٦٥ .

(٦) ابن خرداذبه ، المصدر السابق ، ص١٩ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٩٣ .

(٧) قصر اللصوص : هي مدينة كنكوار التي كانت تقع على طريق خراسان وكان بقرب المدينة قصر أثري كبير سماها العرب بقصر اللصوص لأن أهلها سرقوا بعض دواب القوات العربية التي مرت بالمدينة في زمن الفتوح ، وكانت مدينة جليلة القدر ، وقام مؤنس المظفر حاجب الخليفة المقتدر (٢٩٥-٣٢٠هـ / ٩٠٧-٩٣٢م) بتوسيعها . ينظر : ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٠٦ ، ياقوت ، المصدر السابق ، مج٤، ص٣٦٣ .

متموجة صعوداً وهبوطاً[١] وقاطعاً إلى همدان من قرميسين مسافة إثنان وعشرون فرسخاً على ما في ابن خرداذبة[٢] ، وفي قدامة واحد وثلاثين فرسخاً[٣] ، حيث يذكر محطات غير التي ذكرها ابن خرداذبة مما يؤكد بأن الطرق كانت تتحول في مساراتها بين فترة وأخرى .

همدان – الري :

وبعد همدان تتغير معالم السطح بعض الشيء إذ تقل الجبال وتكثر الأراضي المستوية[٤] ، فيسير الطريق ماراً ، بعدد كبير من القرى وبعض المدن مثل مدينة ساوة[٥]، ويمر الطريق بأراضي سهلية مزروعة تارة وسباخ تارةً أخرى صعوداً وهبوطاً[٦] آخذاً في اتجاه اتجاه شمالي شرقي حتى يوافي مدينة الري[٧] ، قاطعاً اليها من همدان مسافة خمسة وستون فرسخاً[٨] .

– الري – قومس[٩] :

وبعد الري يأخذ الطريق نحو الشرق في الغالب[١٠] ماراً بعدد كبير من القرى

---

(١) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٦٦–١٦٧ .

(٢) المصدر السابق ، ص٢١ .

(٣) المصدر السابق ، ص٩٣ .

(٤) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٢٠٢ .

(٥) ساوة : مدينة كانت تقع على خراسان في اقليم الجبال ، وكان أهلها يحترفون نقل حجاج ما وراء النهر على جمالهم إلى مكة . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٠٧ .

(٦) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٦٧–١٦٩ .

(٧) لسترنج ، المرجع السابق ، ص٢٦٢ .

(٨) ابن خرداذبة ، ص٢١–٢٢ ، قدامة ، المصدر السابق ، ص٩٥ .

(٩) قومس : اسم ناحية تقع في الجزء الغربي من اقليم خراسان من جهة اقليم الجبال ومدينتها العظمى تسمى الدامغان واشتهر أهلها بصناعة الأكسية الرفيعة المعروفة بالقومسية،اليعقوبي، البلدان ، ص٣٧٦ .

(١٠) لسترنج ، المرجع السابق ، ص٢٣ .

والقصبات ، كمدينة خوار [١] ، حتى يوافي قومس في حدود خراسان قاطعاً اليها من الري مسافة ثلاث وستون فرسخاً[٢] ، على أراضي متموجة صحراوية ومزروعة قاطعاً انهار صغيرة عديدة منها مجموعة الثمانين نهراً (هشتاذروذان) التي تخاض كلها في المسافة التي بين الري وقرية آفريذون التي تقع على مسافة ثمانية عشر فرسخاً من الري[٣] .

– قومس – نيسابور :

وبعد قومس يسير الطريق في اقليم خراسان ماراً بمجموعة كبيرة من القرى والقصبات أهمها مدينة خسرو جرد[٤] ، ويمر الطريق على أراضي مستوية في الغالب وفي بعضها متموجة ، على يسار الطريق جبال جرجان (القسم الشرقي لسلاسل البرز) وعن اليمين المفازة العظمى[٥] (صحراء فارس وخراسان) ، حتى يوافي الطريق مدينة نيسابور قاطعاً إليها من قومس مسافة تقدر بتسعة وسبعين فرسخاً[٦] ، وتجدر الاشارة بأن هذا الطريق الذي وصفه أصحاب المسالك وابن رستة ، هو طريق البريد الذي كان يجتاز طرف المفازة العظمى وكان يوجد إلى الشمال منه طريق آخر يربط بين قومس ونيسابور مروراً بكورة جوين[٧] ، كانت تسلكه القوافل ولم يتطرق إليه أصحاب المسالك[٨].

---

(١) مدينة خوار : مدينة كبيرة من أعمال الري بينهما مسافة أربعة وعشرون فرسخاً ، وكانت تجتازها القوافل من وسطها . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٢ ، ص٣٩٤ .

(٢) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٢٢-٢٣ .

(٣) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٦٩-١٧٠ .

(٤) خسروجرد : مدينة كانت قصبة كورة بيهق الممتدة بين نيسابور وقومس ، وقد خرج منها الكثير من العلماء والأدباء . ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٧١. ياقوت ، المصدر السابق ، مج١ ، ص٥٣٧.

(٥) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٧٠-١٧١ .

(٦) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٢٣ .

(٧) جوين : "اسم كورة جليلة نزهة على طريق القوافل من قومس إلى نيسابور يسميها اهل خراسان (كويان) فعربت فقيل جوين... ومدينتها العظمى (آزاذوار)" . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٢ ، ص١٩٢ .

(٨) لسترنج ، المرجع السابق ، ص٤٧٢ .

- **نيسابور – مرو الشاهجان :**

يسير الطريق بعد نيسابور في قصبة (بشتفروش) ، من نواحي نيسابور ، ثم يجتاز الحاجز الجبلي الذي يعد امتداداً لجبال جرجان في اتجاه جنوبي شرقي ، فيمر الطريق خلال ذلك بكورة طوس(١) الجبلية ، ثم يدخل الطريق في كورة سرخس(٢) ، ويبدو من وصف البلدانين لهذه الكورة بأن الطريق كان يسير في أراضي مستوية من نوع البراري الصالحة للرعي ، وبعد سرخس يسير الطريق في مفازة قاطعاً ستة مراحل هي : (قصر النجار – اشترمغاك – تلستانة – الداندنغان – منوجرد)(٣) ، حتى يوافي مدينة مرو قاطعاً إليها من نيسابور مسافة سبعون فرسخاً(٤) .

وعند مدينة مرو كان طريق خراسان الرئيس ينشطر إلى فرعين أحدهما يتوجه يساراً باتجاه شمالي شرقي إلى اقليم الصغد وراء نهر جيحون ، والآخر يأخذ يميناً باتجاه جنوبي شرقي إلى مدينة بلخ ثم إلى بلاد طخارستان على الضفة الشرقية من أعالي جيحون(٥).

---

(١) كورة طوس : تقع إلى الشرق من نيسابور ومدينتها العظمى تسمى نوقان وفي إحدى قراها التي تدعى سناباذ (المثقب) توفي الخليفة هارون الرشيد سنة (١٩٣هـ / ٨٠٩م) . اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٧٧ .

(٢) سرخس : "مدينة بين نيسابور ومرو ، في أرض سهلة ، والغالب على نواحيها المراعي ، وهي قليلة القرى ، ومعظم أملاك أهلها الجمال ، وهي مطرح لحمولات ما يحيط بهم من مدن خراسان..." الأصطخري، المصدر السابق ، ص٢٧٢-٢٧٣ . وينظر : ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٧١-٣٧٢ .

(٣) في تلك المنازل قال اليعقوبي :"وهذه المنازل في مفازة برية وكل منزل منها فيه حصن (قلعة) يتحصن أهله فيه من الترك لأنهم ربما طرقوا بعض هذه المنازل". البلدان ، ص٣٧٩ .

(٤) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٢٤ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٩٧ .

(٥) ابن خرداذبة،المصدر السابق،ص٢٥ . اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٨ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٩٨ .

أ–طريق الصغد : مرو – بخارى[1] :

يسير الطريق بعد مرو في مفازة رملية صعبة تسمى مفازة آمل وبعد ست مراحل أولها كشماهن التي ذكر ابن فضلان[2] بأنه وأصحابه قد أراحوا جمالهم فيها ثلاثة أيام قبل دخول المفازة ، حين كان متوجهاً إلى بخارى سنة (٣٠٩هـ / ٩٢١م) ، ثم يدخل الطريق إلى مدينة آمل ، والتي يستدل من وجودها في المفازة بأنها قد نشأت لأغراض خدمة الطريق ، وبعد آمل يعبر الطريق نهر جيحون من مخاضة هناك ثم يمر بمدينة فربر ويكون الطريق بذلك قد دخل بلاد ما وراء النهر وبعد فربر يمر الطريق بمفارة فيها حصن يسمى (حصن أم جعفر) وبعده يمر الطريق بمدينة بيكند[3] ثم إلى باب حائط (سور) بخارى وهناك يدخل الطريق في ضواحي المدينة حتى يوافي مدينة بخارى قاطعاً إليها من مرو مسافة خمسة وخمسون فرسخاً[4] .

– بخارى – سمرقند[5] :

وبعد بخارى يسير الطريق في ضواحي المدينة شرقاً بموازاة الضفة الجنوبية لنهر

---

(١) بخارى : أكبر مدينة بما وراء النهر إلى جانب سمرقند ، كانت مقر ولاية بلاد ما وراء النهر في زمن السامانيين (٢٧٩–٣٩٥هـ / ٨٩٢–١٠٠٥م) وقبلهم ، وللمدينة سور عظيم يعرف بحائط بخارا يمتد ليضم الضواحي المجاورة للمدينة ، الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٣٠٦ . أبن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٩١ .

(٢) أحمد بن فضلان، رسالة ابن فضلان، تحقيق: سامي الدّهان، مديرية احياء التراث (دمشق– ١٩٧٧)، ط٢، ص١٠٦–١٠٧ .

(٣) بيكند : مدينة من أعمال بخارى ، كانت تسمى مدينة التجار لوقوعها على طريق خراسان وارتياد التجار لها ، وكان بها نحو ألف رباط ، ولها سور حصين ومسجد جامع . ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٢٥ . ابن حوقل : المصدر السابق ، ص٤٠٣ .

(٤) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٢٥ .

(٥) سمرقند : كانت قصبة اقليم الصغد ، تقع على الضفة الجنوبية لنهر الصغد ، ولها سور وأربعة أبواب ، وهي فرضة ما وراء النهر ومجمع التجار ، ومعظم تجارات ما وراء النهر تقع إليها ، ثم منها إلى بخارى وخراسان . الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٣١٦–٣١٨ .

الصغد (زرقشان)[١] وبعد مسافة تسعة وثلاثين فرسخاً[٢] يدخل الطريق مدينة سمرقند بعد أن يسير في أرا ضي كلها خضراء مزروعة تمثل ضواحي مدينتي بخارى وسمرقند[٣] .

- سمرقند – حدود الصين :

يغادر الطريق مدينة سمرقند ، من بابها الشرقي الذي كان يعرف بباب الصين[٤] ، فيعبر نهر الصغد ، وبعد أن يجتاز ضواحي سمرقند يصل إلى زامين[٥] ، وعندها يتفرع الطريق إلى فرعين ، الأيسر يذهب إلى الشاش وسيحون الأسفل والأيمن يذهب إلى فرغانه وأعالي سيحون[٦] .

أما طريق الشاش فكان يتوجه إلى بناكت[٧] إذ يعبر نهر سيحون على جسر إليها ومنها يأخذ شمالاً فيعبر نهر ترك (أحد روافد سيحون) حتى يصل إلى مدينة الشاش[٨]

---

(١) نهر الصغد (زرقشان) : ينبع من جبال البتم ، ويسير باتجاه شمالي غربي ، ويسقي مدينتي سمرقند وبخارى وضواحيهما ، ويغور ما يتبقى من مياهه في مفازة خوارزم شمال بخارى . لسترنج ، المرجع السابق ، ص٥١٠-٥١١ .

(٢) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٢٥-٢٦ .

(٣) ياقوت ، المصدر السابق ، مج١ ، ص٣٥٣ .

(٤) الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٣١٦ .

(٥) زامين : أسم قصبة في ناحية أشرو سنة التي تقع إلى الشرق من سمرقند بين يمين نهر الصغد ويسار نهر سيحون ومدينة زامين العظمى كانت تسمى سوسندة . الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٣٢٧ .

(٦) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص١٢٧ .

(٧) بناكت : مدينة على ضفة سيحون الشرقية ، ولم يكن لهذه البلدة في القرن الرابع للهجرة العاشر للميلاد حصن ، وكانت ثاني مدن الشاش في الكبر ، لسترنج ، المرجع السابق ، ص٥٢٥ .

(٨) الشاش : أكبر مدينة اسلامية كانت في وراء نهر سيحون ، وكان لها سور على غرار مدينة سمرقند، وقد عرفت المنطقة التي وراء سيحون بأسمها . الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٤١٧. لسترنج ، المرجع السابق ، ص٥٢٣-٥٢٥ .

(طشقند) ، قاطعاً إليها من سمرقند مسافة اثنين وأربعين فرسخاً[١] ، وكان يشرق من الشاش طريق إلى ناحية ايلاق[٢] ومنها طريق يذهب إلى أسبيجاب[٣] ومن أسبيجاب طريق يذهب إلى طراز [٤] ومنها طريق إلى قرية بركي ومن هناك يواصل الطريق سيره في برية وسط أراضي الترك حتى يصل إلى نوشجان العليا على حدود الصين[٥] .

واما طريق فرغانة[٦] من سمرقند فانه كان يأخذ بعد زامين يميناً وبعد أن يجتاز اقليم أشرو سنة يعبر سيحون إلى فرغانة ويجتاز عدة مدن منها حتى يصل إلى أوزكند[٧] ومنها إلى نوشجان الأعلى على حدود الصين[٨] .

ب-طريق طخارستان :

- مرو الشاهجان – بلخ :

ذكرنا بأن طريق خراسان العظيم ينشطر عند مرو الكبرى ، وبينما يتوجه فرعه الأيسر إلى بخارا وراء جيحون ، فان فرعه الأيمن كان يأخذ باتجاه جنوبي شرقي مع ضفة

---

(١) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٢٧ .

(٢) ناحية أيلاق : كانت متصلة بالشاش شرقاً وتضم حوالي عشرين مدينة . أبن حوقل ، المصدر السابق، ص٤١٧-٤١٨ .

(٣) اسبيجاب : ناحية في شمال الشاش وقصبتها بأسمها . المقدسي ، المصدر السابق ، ص٣١٧ . لسترنج ، المرجع السابق ، ص٥٢٧ .

(٤) طراز : مدينة تقع إلى الشمال الشرقي من أسبيجاب ، كانت متجراً للمسلمين من الأتراك . أبن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٩٠ .

(٥) أبن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٢٩ .

(٦) فرغانة : اسم للبلاد التي كانت تقع في أعالي نهر سيحون على ضفته الشرقية ، ومدينتها العظمى تسمى أخسيكث . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٤٢٠ . لسترنج ، المرجع السابق ، ص٥٢٠ .

(٧) أوزكند : آخر مدن فرغانة شرقاً ، وهي متجر للمسلمين من الترك . الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٣٣٣ .

(٨) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٢٩-٣١ .

نهر مرغاب[١] الجنوبية ماراً بعدد كبير من القرى في طريق تغلب عليه المفاوز حتى يوافي مدينة مرو الروذ[٢] مروراً ببلدة قصر الأحنف[٣] . وبعد مرو الروذ يقطع الطريق ناحيتي الطالقان[٤] والجوزجان[٥] فيوافي مدينة بلخ قاطعاً إليها من مرو الشاهجان مسافة مائة وستة وعشرين فرسخاً[٦] .

- بلخ – طخارستان[٧] :

ومن بلخ يأخذ الطريق مشرقاً حتى يوافي كورة طخارستان قاطعاً من بلخ إلى أقصى مدنها شرقاً مسافة ثلاثة وعشرين فرسخاً[٨] .

---

(١) نهر مرغاب : وتفسيره بالعربية ماء مرو ، ينبع من جبال الغور وراء الباميان ويجري في اتجاه شمالي غربي فيمر بمدينة مرو الروذ وضواحيها ثم ينعطف شمالاً إلى مدينة مرو الكبرى ويغور بقية ماؤه في الصحاري التي في شمالها.الأصطخري،المصدر السابق،ص٢٦٢.ابن حوقل، المصدر السابق ، ص٣١٥.

(٢) مرو الروذ : وتسمى مرو العليا ، وهي مدينة متوسطة على ضفة نهر مرغاب الجنوبية . الأصطخري، المصدر السابق ، ص٢٢٩ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٢٠ .

(٣) قصر الأحنف :بلدة نسبت إلى القائد العربي الأحنف بن قيس الذي فتح بلاد خراسان سنة (٣١هـ / ٦٥٢م) في خلافة سيدنا عثمان (رضي الله عنه) وتبعد عن مرو الروذ خمسة فراسخ . قدامة ، المصدر السابق ، ص١٠٧ . الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٢٧٠ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٦٩ .

(٤) الطالقان : وهي مدينة على ثلاثة مراحل من مرو الروذ من جهة بلخ ، كانت مدينة جليلة الشأن تصنع بها اللبود الطالقانية . اليعقوبي ، البلدان ، ص٢٨٧ .

(٥) الجوزجان : ناحية تدخل ضمن ربع بلخ الغربي ومن أهم مدنها ميمنة والفارياب وشبورقان وانبار . الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٢٦٥ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٦٩-٣٧٠ .

(٦) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٣٢ . قدامة ، المصدر السابق ، ص١٠٥-١٠٧ .

(٧) طخارستان : ناحية تمثل ربع بلخ الشرقي ممتدة بحذاء الضفة الجنوبية من أعالي نهر جيحون حتى حدود بدخشان ويحدها من الجنوب الجبال التي في شمال الباميان وأشهر مدنها خلم وسمنجان ، اليعقوبي ، البلدان ، ص٢٨٧ . الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٢٧٠-٢٧١ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٩٤ .

(٨) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٣٤ .

– بلخ – الصغانيان[1] :

ويأخذ من بلخ طريق آخر باتجاه شمالي شرقي فيعبر نهر جيحون عند مدينة الترمذ[2] ومنها إلى مدينة الصغانيان العظمى ومنها يشرّق إلى **(**شومان وواشجرد**)**[3] ثم إلى مدينة الراشت[4] التي كانت تعد نهاية الأراضي الاسلامية من ذلك الوجه في تلك الحقبة الزمنية .

ومما يثير الانتباه ان جميع مسالك ما وراء النهر معلومة المسافات بالفراسخ على الرغم من بعدها عن مركز الخلافة في حين نجد أن اليمن وهو أحد بلاد أقليم جزيرة العرب لا يوجد فيه إلا طريق واحد معلوم المسافات يربط بين صنعاء ومكة .

ثانياً: الطرق الفرعية :

ذكرنا انه كان يخرج من طريق خراسان العظيم عدة طرق فرعية تصل إلى الأقاليم، والمدن التي تقع على أطرافه ، وأول هذه الطرق كان طريق شهرزور[5] الذي يخرج من

---

(١) الصغانيان : اسم لناحية ومدينة بما وراء جيحون بأزاء بلخ متصلة الأعمال بالترمذ فيها جبال وسهول وبها رخص وسعة عيش ومدينتها أكبر من الترمذ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٩٤. ياقوت ، المصدر السابق ، مج٢ ، ص٢٦ .

(٢) الترمذ : مدينة على ضفة نهر جيحون الشرقية عند معبر طريق بلخ إلى الصغانيان والصغد ، لها سور وربض ، وهي فرضة لتلك النواحي ، وتدخل ضمن عمل الصغانيان . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٩٤ . ياقوت ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص٢٦ .

(٣) شومان وواشجرد : بلدتان من نواحي الصغانيان ويرتفع منهما زعفران يحمل إلى البلدان ، ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٩٤ . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٣ ، ص٣٧٣ .

(٤) الراشت : ناحية مفردة بذاتها ويعدها ابن خرداذبة آخر بلاد خراسان من جهة بلاد التبت ، وهي بين الجبلين كان منها مدخل الترك للغارة ، فجعل عليها المسلمون باباً حصيناً . ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٣٤.

(٥) شهرزور : ناحية واسعة في اقليم الجبال بين أربل (اربيل) وهمدان فيها بلدان وقرى وقصبتها تدعى نيم راه وأهلها دوماً عصاة على الخلفاء بسبب وعورة أرضهم . الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٢٠٠ . ياقوت، المصدر السابق ، مج٣ ، ص٣٧٥ .

يسار طريق خراسان عند قصر شيرين فيصل إلى مدينة شهرزور بعد قطعه مسافة عشرين فرسخاً[١] .

وكان يخرج من يمين طريق خراسان عند قرية الدكّان بعد مدينة قرميسين طريق يؤدي إلى نواحي اقليم الجبال الجنوبية نهاوند[٢] – الكرج[٣] – أصبهان ، إذ يقطع الطريق من قرميسين إلى نهاوند مسافة خمسة وعشرين فرسخاً ومن نهاوند إلى الكرج مسافة تسعة عشر فرسخاً ومن الكرج إلى أصبهان مسافة أربعة وخمسين فرسخاً[٤] . وكان يخرج من همدان طريق آخر يذهب يميناً إلى نهاوند وآخر إلى الكرج[٥] . كما يخرج من يسار طريق خراسان عند سن سميرة[٦] بعد قرميسين ، فرع يتوجه شمالاً إلى اقليم أرمينية وأذربيجان والران ، ويبدأ هذا الطريق من سن سميرة إلى الدينور[٧] ثم سيسر[٨] ثم إلى قرية برزة التي يتفرع عندها

---

(١) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ١٩ ، ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٦٤ .

(٢) نهاوند : وكانت تسمى ماه البصرة لأن خراجها كان يذهب في أعطيات أهل البصرة في العصر الراشدي، وكان بناؤها من طين ، ولها بساتين كثيرة وتحمل فواكهها إلى العراق . ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٦٦ . الأصطخري ، المصدر السابق ، ص١٩٨ .

(٣) الكرج : وتعرف بكرج أبي دلف نسبة إلى أبي دلف بن عمير العجلي العربي الذي نزلها بعشيرته فغلب عليها وهي قصبة ناحية الإيغارين ، وتقع الكرج بين أربع جبال عامرة بالقرى والمزارع والأنهار . اليعقوبي، البلدان ، ص٢٧٣ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣١٣ .

(٤) قدامة ، المصدر السابق ، ص٩٣-٩٤ .

(٥) قدامة ، المصدر السابق ، ص٩٤ .

(٦) سن سميرة : جبل منفرد مشرف على الجبال التي بجواره ، في يسار طريق خراسان بعد قرميسين ، سماه العرب بهذا الأسم نسبة إلى إمرأة عربية كان لها سن مشرف على بقية أسنانها ، كانت برفقة الجيوش العربية المتوجهة لفتح البلاد في العصر الراشدي . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٣ ، ص٢٦٩.

(٧) الدينور : وكانت تسمى ماه الكوفة لأن خراجها كان يذهب في عطاء أهل الكوفة في العصرين الراشدي والأموي وكانت مدينة الدينور في نحو ثلثي مدينة همدان حجماً . اليعقوبي ، البلدان ، ص٢٧١ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٠٨-٣٠٩ .

(٨) سيسر : بلدة متاخمة لهمدان ، وكانت تلك المدينة مأوى للذعار حتى عصر الخليفة المهدي الذي أمر باعادة بناء قلعتها وتحصينها . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٣ ، ص٢٩٧ .

الطريق إلى فرعين يذهب الأيمن إلى أذربيجان والأيسر إلى أرمينية . فأما طريق أذربيجان فكان يذهب إلى المراغة[١]ومنها إلى تبريز[٢]ويشرق بعدها إلى أردبيل ومنها يتجه شمالاً إلى ورثان[٣]ثم البيلقان[٤] فيصل إلى برذعة[٥]التي كانت تعد ضمن حدود أرمينية الأولى ومنها كان يأخذ طريق باتجاه شمالي شرقي إلى مدينة باب الأبواب[٦] وهو آخر حدود الأراضي الاسلامية من ذلك الوجه ومن برذعة كان يأخذ طريقاً ثانياً بالاتجاه الشمالي الغربي إلى مدينة تفليس[٧] مروراً بمدينة شمكور[٨]. ومن

(١) المراغة : مدينة كانت قاعدة بلاد اذربيجان في العصر الاموي ، وكان عليها سور . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص١٨١ .

(٢) تبريز : من اشهر مدن اذربيجان ، ذات اسوار محكمة تمر بها الانهار ، وكانت تبريز قرية حتى نزلها الرواد الازدي (المتقلب على اذربيجان في عصر الخليفة المتوكل) فجعلها مدينة . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٢، ص١٣ .

(٣) ورثان : كانت مدينة فسيحة عليها سور وبها اسواق ومتاجر وفنادق ولها ربض فيه اسواقاً . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٩٩ .

(٤) البيلقان: مدينة قرب الدربند (باب الابواب) من بلاد ارمينية. ياقوت ، المصدر السابق ، مج١،ص٥٣٣.

(٥) برذعة : من اكبر مدن ارمينية ، كانت تضاهي مدن الري واصبهان في كثرة خيراتها . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص١٨٢ .

(٦) باب الأبواب : مدينة تقع في شمال غرب بحر قزوين وتمثل آخر مدينة اسلامية من ذلك الوجه وهي ثغر للمسلمين ضد الخزر وفرضة اتجارات الخزر وجرجان وطبرستان والديلم . الأصطخري ، المصدر السابق ، ص١٨٤ .

(٧) تفليس : وكانت تعد أقصى مدينة في شمال غرب أرمينية وكان أهلها مسلمون ونصارى وكانت تعد ثغراً للمسلمين ضد الروم البيزنطيين . الأصطخري ، المصدر السابق ، ص١٨٥ . أبن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٩٢ .

(٨) شمكور : مدينة بنواحي أرمينية ، تبعد عن كنجة مسيرة يوم ، وقد أعيد بنائها في عصر الخليفة المتوكل (٢٣٢-٢٤٧هـ / ٨٤٦-٨٦١م) وسميت المتوكلية . ياقوت ، مج٣ ، ص٣٦٤ .

برذعة كان يأخذ طريق ثالث باتجاه غربي إلى مدينة دبيل[١] قاعدة أرمينية كلها . ومن تبريز كان هنالك طريق يأخذ باتجاه شمالي غربي مروراً بالحافة الشمالية لبحيرة أرمية فيمر بمدينة مرند[٢] ومنها يغرّب إلى خوي[٣] ومنها إلى آرجيش وخلاط[٤] على حدود اقليم الجزيرة الفراتية غرباً . واذا ما عدنا إلى الطريق العام الذي كان ينشطر عند قرية برزة حيث كان الفرع الأيسر يتوجه إلى غرب بحيرة أرمية فيمر بمدينة أرمية[٥] ومنها إلى خوي التي كانت مجمع طرق ، فمن شمالها يوجد طريق كان يصل إلى نخجوان[٦] ومنها إلى دبيل[٧] .

وكان يخرج من همدان طريق يذهب يساراً باتجاه شمالي شرقي إلى مدينة قزوين[٨] تبلغ مسافته أربعة وعشرين فرسخاً ، والى قزوين أيضاً كان يخرج طريق آخر

---

(١) دبيل: وهي قصبة ارمينية وبها دار الإمارة وهي أكبر من أردبيل ، وقد كانت ثغراً ضد الخزر واللان ، الأصطخري ، المصدر السابق ، ص١٨٨ . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٢ ، ص٤٣٨ .

(٢) مرند : مدينة تقع في وسط اقليم أرمينية ، لها ربض عامر والجامع في الأسواق . المقدسي ، المصدر السابق ، ص٣٧٧ .

(٣) خوي : مدينة ذات سور حصين كثيرة الخيرات يعمل بها الديباج . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٢ ، ص٤٠٨ .

(٤) أرجيش وخلاط : مدينتان تقعان على الحافة الشمالية لبحيرة وان وتعدان ضمن أرمينية الرابعة أي أرمينية الغربية أي التي على حدود الجزيرة الفراتية . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٩٧ . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٢ ، ص٣٠٨ .

(٥) أرمية : وتقع على الضفة الغربية لبحيرة أرمية التي حملت اسمها من هذه المدينة ، وهي مدينة كثيرة الخيرات والضواحي والتجارات . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٨٩ . ياقوت ، المصدر السابق ، مج١، ص١٥٩ .

(٦) نخجوان : من أعمال أذربيجان ، ذكرها البلدانيين بأسم نشوى ولم يتطرقوا إلى وصفها . لسترنج ، المرجع السابق ، ص٢٠١ .

(٧) حول وصف طرق أرمينية وأذربيجان ينظر: ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص١١٩-١٢٣ . قدامة، المصدر السابق ، ص١٠٩-١١١.

(٨) قزوين : إحدى مدن اقليم الجبال الشمالية على حدود الديلم وكانت ثغراً بوجههم ولذلك فقد اهتم الخلفاء بعمارتها وتحصينها . الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٢٠٠ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣١٤ .

من مدينة الري[1] . ومن الري هنالك طريق كان يأخذ شمالاً إلى مدينة آمل[2] قصبة طبرستان ومنها كانت تخرج طرق تذهب إلى الديلم وجرجان ، ومن كورة جوين على الطريق قبل نيسابور ، يخرج طريق يتجه شمالاً إلى جرجان[3] .

وكانت مدينة نيسابور على طريق خراسان مفرق لعدة طرق كانت تنطلق إلى اتجاهات مختلفة ، فمنها طريق كان يأخذ باتجاه جنوبي يجتاز المفازة العظمى إلى مدينة يزد[4] في اقليم فارس[5]. وعلى مرحلة بعد نيسابور كان يخرج من طريق خراسان فرع يذهب إلى مدينة هراة[6] ، جنوب شرق خراسان ، ومنها إلى اقليم سجستان[7]، ومن نيسابور يخرج طريق باتجاه شمالي إلى مدينة نسا[8] ومنها إلى مفاوز خوارزم[9] .

ومن مدينة مرو هنالك طريق يأخذ شمالاً عبر مفازة سيفاية إلى أقليم خوارزم[10] .

---

(١) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٢١-٢٢ .

(٢) آمل : هي مدينة أكبر من قزوين ، وكانت مع مدينة سارية ، التي تقع إلى الشرق منها ، تتناوبان مقر ولاية بلاد طبرستان . الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٢١٢ . لسترنج : المرجع السابق، ص٤١٠.

(٣) الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٢١٤-٢١٧ .

(٤) يزد : مدينة بناؤها من طين على حافة المفازة العظمى من جهة فارس ، ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٣٧ .

(٥) الأصطخري ، المصدر السابق ، ص١٢٨ .

(٦) هراة : مدينة تمثل مع كورتها أحد أرباع خراسان ، وهي في الجزء الجنوبي من هذا الأقليم ، وكانت مطرح الحمولات من فارس إلى خراسان ، وهي فرضة لخراسان وسجستان ، وتحيط بها المفاوز . الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٢٥٦ .

(٧) أبن رستة ، المصدر السابق ، ص١٧٢-١٧٣ .

(٨) نسا : من كور نيسابور تقع إلى الشمال منها على حافة مفازة خوارزم . المقدسي ، المصدر السابق ، ص٣٢٠ .

(٩) المصدر نفسه والصفحة .

(١٠) أبن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٧٩ .

ومن مدينة آمل جيحون هنالك طريق كان يأخذ شمالاً مع ضفة جيحون اليسرى إلى خوارزم . ومن بخارى هنالك طريق كان يتجه شمالاً مع ضفة جيحون اليمنى إلى خوارزم أيضاً[١] .

٢- الطريق الجنوبي الشرقي (طريق ألبصرة - فارس) :

وهذا الطريق كان يربط العاصمة بغداد بأقاليم فارس وكرمان ومكران وسجستان والسند .

يبدأ هذا الطريق من جنوب شرق بغداد عند باب البصرة ، ولاشك أن هذا الطريق كان ينزل مع ضفة دجلة الغربية قبل توسع بغداد ولكن بعد استحداث بغداد الشرقية (الرصافة)، نجد قدامة (ت ٣٢٩هـ / ٩٤٠م) وابن رستة (ت حوالي ٣٠٠هـ / ٩١٢م) يبتدئان بوصف الطريق من بغداد إلى كلواذي[٢] على ضفة دجلة الشرقية مما يبين بأن طريق واسط والبصرة وفارس كان يبدأ من جنوب بغداد الشرقية .

وبعد كلواذي ينحدر الطريق بمحاذاة نهر دجلة فيمر بقرية الزعفرانية على ضفة دجلة ومنها يجتاز الطريق نهر بين ، الذي كان يصب في دجلة عند كلواذي ، ويجتاز كذلك جدول مائي آخر ، كان يأخذ من النهروان ويصب في دجلة ، ثم يصل الطريق إلى المدائن[٣]، ومن المدائن ينزل الطريق فيمر بسيب بني كوما[٤] ، ومنه إلى دير العاقول[٥] ، وبعد دير العاقول يمر الطريق بازاء قرية النعمانية التي تقع في الجانب الغربي من دجلة

---

(١) الأصطخري ، المصدر السابق ، ص٣٣٨ .

(٢) كلواذي : بلدة صغيرة ، كانت تبعد عن بغداد مسافة فرسخان ، وكان بها مسجد جامع وأسواق. ابن رستة، المصدر السابق ، ص١٨٦ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٨٨ .

(٣) المدائن :بلدة على جانبي دجلة ، كان بها مسجدان وأسواق . ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٨٦.

(٤) سيب بني كوما : بلدة فيها أشجار الزيتون ، وبها كانت الوقعة بين جيش الخليفة المعتمد ، ويعقوب بن الليث الصفار سنة (٢٦٢هـ / ٨٧٦م) . ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٨٦ ، لسترنج ، المرجع السابق، ص٥٥ .

(٥) دير العاقول : بلدة بها مسجد جامع وجاءت تسميتها من دير للنصارى بهذا الاسم كان بجوارها ، وكانت تسمى بمدينة النهروان الأوسط لأنها أجل مدينة بتلك الناحية . اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٢١ . ابن رستة، المصدر السابق ، ص١٨٦ .

حيث ينحدر الطريق ليمر بجرجرايا[١] ومنها يصل الطريق إلى مدينة جبل[٢] . وبعدها ينحدر ليمر ببلدة مادرايا أو ماذرايا[٣] ومنها ينحدر الطريق إلى بلدة فم الصلح[٤]، ومنها إلى مدينة واسط ، ليكون الطريق بذلك قد قطع من بغداد إليها مسافة خمسين فرسخا[٥].

وكانت مدينة واسط مفرق طريقين ، جنوبي يتجه إلى البصرة ، وجنوبي شرقي يتجه إلى اقليم الاحواز .

فأما طريق البصرة فانه كان يسير بمحاذاة دجلة مارا بعدة مواضع لها تسميات مثل (الفاروث ، دير العمال ، الحوانيت ، القطر) وبعد القطر ، التي كانت اسفل من واسط باثنين وعشرين فرسخا ، كان الطريق يدخل البطائح ، التي بين البصرة وواسط فيتحول إلى طريق مائي يسير في نهر أبي الأسد ، الذي كان يأخذ مائه من البطائح ويصب في دجلة العوراء ، ثم إلى دجلة العوراء (شط العرب) ثم يتجه غربا مع نهر معقل الذي كان يأخذ ماءه من شط العرب لإرواء مدينة البصرة ، قاطعاً إليها من واسط مسافة اثنين وثلاثين فرسخا[٦].

---

(١) جرجرايا : هي مدينة النهروان الأسفل ، على ضفة دجلة الشرقية ، وكانت بلدة عظيمة والجامع بقرب السوق . اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٢١ . المقدسي ، المصدر السابق ، ص١٢٢ .

(٢) مدينة جبل : مدينة كبيرة بها مسجد جامع ، وهي من مدائن ميسان وكان يخترقها نهران يأتيانها من سورا . ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٨٧ .

(٣) ماذرايا : بلدة في ضفة دجلة الشرقية ، وعندها مصب النهروان في دجلة . اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٢١-٣٢٢ . ياقوت ، المصدر لاسابق ، مج٥ ، ص٣٤ . لسترنج ، المرجع السابق ، ص٥٧ .

(٤) فم الصلح : بلدة كانت تقوم عند تفرع نهر الصلح من شرقي دجلة ، ولذا سميت بهذا الاسم ، وكان بها جامع واسواق وهي المدينة التي تزوج بها الخليفة المأمون ببوران ابنة وزيره الحسن بن سهل . اليعقوبي، البلدان ، ص٢٢٢ . لسترنج ، المرجع السابق ، ص٥٧ .

(٥) لقد اعتاد قدامى ان يقول بان المسافة بين بغداد – واسط ، واسط – البصرة خمسون فرسخا تماشيا مع ما كان يقال بان واسط قد سميت كذلك لانها تتوسط المسافة بين البصرة وبغداد والاحواز مع ان مسافات المراحل التي يوردها من واسط إلى هذه المدن لا تشير إلى ذلك . ينظر : الخراج ، ص٨٨ .

(٦) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٥٩ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٨٨ .

ومن البصرة كان هناك طريق يتجه إلى اقليم الاحواز مرورا بالابلة[١]، ومنها يعبر الطريق فيض دجلة فيسير في نهر بيان ، الذي كان يأخذ ماءه من شرقي الفيض ومنه إلى حصن مهدي ومنه يسير الطريق شرقا حتى يوافي بلدة سوق الاربعاء[٢]، ومنها يأخذ الطريق إلى سوق الاحواز قصبة الأقليم[٣].

اما طريق واسط المتجه إلى الاحواز فقد عدد مراحله ابن رستة دون اعطاء أي وصف عن طبيعة الطريق او المحطات التي كان يمر بها ، مكتفيا باسماء هذه المراحل والمسافات التي بينها وهي (باذبين – دير مخراق – سماوة – قرية الاعراب) ، واخيرا نهر تيري وهو احد روافد نهر دجيل (الكارون) الغربية فيصل الطريق إلى سوق الاحواز قاطعا اليها من واسط مسافة سبعة واربعين فرسخا[٤].

ومن سوق الاحواز كان الطريق يأخذ شرقا نحو اقليم فارس فيصل مدينة ارجان[٥]، وهي اول اعمال فارس غربا من جهة اقليم الاحواز قاطعا اليها من سوق الاحواز مسافة تتراوح بين تسعة وثلاثين إلى اربعة واربعين فرسخا[٦].

---

(١) الآبلة : مدينة صغيرة خصبة تقع في الركن الجنوبي من البصرة ويحيط بها نهر الآبلة الذي يخرج من شط العرب ثم يعود إليه . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٨١ .

(٢) سوق الاربعاء : بليدة بنواحي الاحواز في شرق نهر دجيل (الكارون) ، كان يقوم بها سوق يوم الاربعاء فسميت بذلك .ياقوت ، المصدر السابق ، مج٣ ، ص٢٨٣ . لسترنج ، المرجع السابق ، ص٢٧٧ .

(٣) قدامة ، المصدر السابق ، ص٨٨ .

(٤) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٨٧ .

(٥) أرجان : مدينة كانت تقع في الجهة الغربية من اقليم فارس من جهة اقليم الاحواز ، ويحدها من الشمال الاطراف الجنوبية لاقليم الجبال ، وتبعد عن الساحل الشمالي الشرقي للخليج العربي مسافة سبعة فراسخ ، ولذلك فقد وصفها الاصطخري بانها مدينة برية ، بحرية ، سهلية جبلية ، تكثر بها فواكه الاقاليم الحارة والباردة. المصدر السابق ، ص١٢٨ .

(٦) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٤٣ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٨٩ .

ومن أرجان كان الطريق يأخذ اتجاه جنوبي شرقي إلى مدينة شيراز ، قصبة اقليم فارس قاطعا اليها من ارجان مسافة تتراوح بين اربعةواربعين إلى تسعة واربعين فرسخا مرورا بعدة مدن وقرى في كور فارس(١).

ومن شيراز التي كانت مجمع طرق اقليم فارس كله يأخذ اكثر من طريق باتجاه شرقي إلى اقليم كرمان ، فهناك طريق وصفه ابن خرداذبة (ت ٢٧٢هـ٨٨٥م) ، كان يخرج من شيراز شرقا ويدور حول ضفة بحيرة البختكان(٢)الجنوبية ثم يعدل باتجاه شمالي شرقي إلى صاهك(٣)، ومنها يواصل سيره شرقا ، إلى مدينة السيرجان قصبة اقليم كرمان(٤). وهنالك طريق آخر وصفه قدامة (ت٣٢٩هـ/٩٤٢م) والاصطخري (٣٤٠هـ/م) كان يخرج من شيراز ، ثم يأخذ اتجاه شمالي شرقي إلى مدينة اصطخر(٥)ومنها يعدل شرقا فيمر بالحافة الشمالية لبحيرة البختكان ومنها إلى صاهك فيلتقي مع الطريق الاول الذي وصفه ابن خرداذبة ومنها يتجه إلى مدينة السيرجان . والظاهر ان هذا الطريق كان يدخل اجواء المفازة العظمى بعد بحيرة البختكان بدليل تباعد محطات الطريق التي كانت عبارة عن بعض القرى والاربطة(٦).

ومن السيرجان التي كانت قصبة اقليم كرمان الصحراوي تبدأ شبكة جديدة من الطرق إلى جميع انحاء الأقليم ومنها طريق كان يتجه شرقا إلى اقاليم سجستان ومكران والسند ،

(١) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٤٣-٤٤ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٨٩ .

(٢) بحيرة البختكان : تقع إلى الشرق من شيراز ، وتتكون من تجمع مياه نهر الكر الذي ينبع من كورة ارجان شمال فارس ، ويبلغ طول البحيرة نحو عشرين فرسخا ، وهي في ناحية اصطخر . الاصطخري، المصدر السابق ، ص١٢١-١٢٢ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٤٤ .

(٣) صاهك : مدينتان تعرفان بصاهك الكبرى والصغرى ، تقع إلى الشرق من بحيرة البختكان في المفازة المعطشى وكانت صاهك مدينة صغيرة ولاهلها حذق في كتابة المصاحف الشريفة . المقدسي، المصدر السابق ، ص٤٣٧ . لسترنج ، المرجع السابق ، ص٢٧٠ .

(٤) المصدر السابق ، ص٤٨-٤٩ .

(٥) اصطخر : وهي بارسا ، وبرسبولس ، عاصمة الفرس الاخمينيين القديمة ، وكانت مدينة متوسطة ليس عليها سور وبنائها من طين وجص وحجارة . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص١٢٣ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٤٥ .

(٦) قدامة ، المصدر السابق ، ص٩٠ ، الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ١٣٠-١٣١ .

ويجتاز هذا الطريق اراضي اقليم كرمان الصحراوية إلى الشرق من السيرجان ويمر بعدد من المدن والقرى والخانات ابرزها مدينتي بم[١]ونرماسير[٢]على حدود كرمان الشرقية ومنها يصل الطريق إلى الفهرج وهي آخر موضع على حدود كرمان شرقا ، ومنها ينقسم الطريق إلى فرعين فرع يأخذ باتجاه شمالي شرقي إلى اقليم سجستان وفرع باتجاه شرقي إلى اقليمي مكران والسند .

فأما طريق سجستان فانه بعد الفهرج يجتاز المفازة العظمى مسافة سبعين فرسخا على اراضي مقفرة نادرة المياه تكون المحطات بها برك وآبار وأربطة متباعدة حتى يصل الطريق حدود سجستان ومنها يصل الطريق إلى زرنج قصبة سجستان فيقطع الطريق بذلك على تقدير قدامة مائة وثمانين فرسخا بين السيرجان وزرنج[٣].

وأما طريق مكران والسند الذي كان يأخذ من الفهرج فقد وصف ابن خرداذبة مراحله التي كانت تجتاز اقليم مكران الصحراوي باتجاه شرقي ، وكانت هذه المراحل طويلة يصل بعضها إلى اربعين فرسخا[٤]مما ينم عن عدم المعرفة الحقيقية لابن خرداذبة وسواه بهذا الطريق الذي لم تكن له اهمية ادارية وعسكرية تذكر في العصر العباسي ولا حتى في العصر الاموي إذ لم يتمكن القائد الاموي محمد بن القاسم الثقفي من فتح بلاد السند الا بمعونة بحرية ارسلها اليه الحجاج بن يوسف من العراق[٥]، وكانت الحملات التي ارسلها الخليفة أبو

---

(١) بم : اسم كورة ومدينة على حدود كرمان الشرقية على حافة المفازة ، لها حصن باربعة ابواب وقلعة وثلاث مساجد ، واهلها اهل صناعة وحذاقة ومتاجر مقصودة . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٧١. المقدسي ، المصدر السابق ، ص ٤٦٥ .

(٢) نرماسير : تقع جنوب شرق مدينة بم على حافة المفازة ، وهي في نصف الطريق بين بم والفهرج وكانت "خزانة مقصودة نفيسة وبلدة آهلة عجيبة ، قصورها انيقة ، بها تجار كبار ، كثيرة المتاع والجمال ، منها يصدر نفر خراسان ، واليها يحمل متاع عمان ، وبها تجتمع تمور كرمان ، وعليها طريق حاج سجستان". المقدسي ، المصدر السابق ، ص٤٦٣ .

(٣) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ٤٩-٥٠ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٩٠-٩١ .

(٤) المصدر السابق ، ص ٥٥ .

(٥) البلاذري ، المصدر السابق ، ص٤٢٤ .

جعفر المنصور إلى السند تذهب بطريق البحر[١]، وذلك لمشقة هذا الطريق الصحراوي الذي كان يجتاز بلاد فارس وكرمان ومكران . وكان طريق مكران إلى السند يمر بمدينة فنزبور ، قصبة اقليم مكران ، ومنها كان الطريق يتابع سيره شرقا إلى مدينة المنصورة قصبة اقليم السند ، قاطعا اليها من اول ارض مكران من جهة كرمان مسافة تقدر بثلاثمائة وثمانية وخمسين فرسخا[٢].

٣- الطريق الجنوبي الغربي (طريق الكوفة – مكة) :

وهذا الطريق كان يربط العاصمة باقليم جزيرة العرب حيث الحجاز الذي يضم الحرمين الشريفين مكة المكرمة والمدينة المنورة ، فضلا عن بلاد اليمن في الركن الجنوبي الغربي من جزيرة العرب على امتداد السواحل الشمالية للبحر العربي .

أولاً : الطريق الرئيس :

يبدأ هذا الطريق من باب الكوفة في بغداد الغربية ، ويجتاز الطريق بين بغداد والكوفة سواء مشتبك (اراضي خضراء ، مزروعة) وقرى ومدن صغيرة كانت قائمة على ضفاف الانهار العديدة[٣]التي كانت تاخذ مياهها من نهر الفرات وتصب في نهر دجلة ، ويقطع الطريق هذه الانهار على الجسور الخشبية والقناطر المقامة عليها ، فبعد بغداد بثلاثة

---

(١) الطبري ، المصدر السابق ، ج٧ ، ص٥١٢ .

(٢) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٥٦ .

(٣) كان هناك شبكة منتظمة من الانهار الصغيرة التي تتفرع من نهر الفرات وتصب في دجلة ، اولها نهر عيسى وفرعه الصراة الذي كان يروي الجانب الغربي من بغداد ، وثانيها نهر صرصر على ثلاثة فراسخ من جنوب غرب بغداد ، وثالثهما نهر الملك على سبعة فراسخ من بغداد ، واخيرا كان نهر سورا المجرى الحالي لنهر الفرات الذي يصب في البطائح ، وفيما يرى ابراهيم شريف ان كل واحد من هذه الانهار كانت في احد العصور المجرى الرئيسي لنهر الفرات ، وبالرغم من ان بعض هذه الانهار كانت قد حملت اسماء عربية وغير عربية ، الا ان التنقيبات الاثرية أثبتت وبما لا يقبل الشك بأن هذه الانهار كانت من حفر العراقيين القدماء ، ولها أسماء كانت معروفة لديهم ، يقارن : الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٨٤-٨٥. لسترنج، لمرجع السابق ، ص٩٢-٩٥ . شريف ، المرجع السابق ، ج١ ، ص٤٣-٤٦ . باقر ، المرجع السابق ، ق١ ، ص٧١-٧٢ .

فراسخ يجتاز الطريق نهر صرصر عند مدينة صرصر[١]، ومنها كان الطريق يجتاز نهر الملك عند مدينة كوثي[٢]على سبعة فراسخ من بغداد ، ومنها يتجه الطريق إلى قصر ابن هبيرة[٣]حيث يعبر الطريق نهر سورا على جسر هناك ، إلى سوق اسد وشاهي، (من أرباض الكوفة غربي الفرات) ، ويتجه الطريق بعد ذلك إلى الكوفة حيث يعبر نهر الفرات على جسر المدينة ليقطع الطريق بذلك بين بغداد والكوفة مسافة واحد وثلاثين فرسخا[٤].

وبعد الكوفة يأخذ الطريق في اتجاه جنوبي غربي ، حيث يدخل البادية التي هي مقدمات صحراء جزيرة العرب واول المراحل بعد الكوفة هي مدينة القادسية[٥]على طرف البادية ، وبعد القادسية يسير الطريق بين حائطين متصلان من جانبيهما نخيل لمسافة تقدر بتسعة اميال ومن هذان الحائطان يفضي الطريق إلى العذيب[٦]، التي يدخل الطريق عندها في البرية حيث لا ماء يجري بعد ذلك وتقتصر مصادر المياه على بعض البرك والآبار التي

---

(١) صرصر : مدينة صغيرة كانت عامرة بالنخيل وسائر الثمار على طريق الحاج من بغداد ، وقد خرج منها جماعة من التجار والاعيان . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٨٤ . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٣، ص٤٠٧ .

(٢) كوثي : هنالك بلدتان كانتا تعرفان بهذا الاسم ، احداهما تعرف بكوثي ربا تقع عند منصب نهر الملك في دجلة والثانية المقصودة هنا تعرف بكوثي الطريق ، كان بقربها بناء عتيق يشبه المنارة . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢١٩ .

(٣) قصر ابن هبيرة : ينسب إلى يزيد بن عمر بن هبيرة والي العراق في عصر الخليفة الاموي مروان بن محمد ، كان يقع بالقرب من جسر سورا وقد رمه الخليفة ، ابو العباس وسماه هاشمية الكوفة . ياقوت ، المصدر السابق ، مج ٤ ، ص٣٦٥ .

(٤) ابن خرداذبة ، المصدر السابق،ص١٣٥.اليعقوبي ، البلدان، ص٣٠٩ . قدامة ، المصدر السابق، ص٧٨.

(٥) القادسية : مدينة صغيرة لها بابان وحصن ، ذات نخيل ومياه يزرع بها بعض المحاصيل العلفية لدواب الحجاج ، وكانت تعمر وتزدحم أيام الحج وتحُمل اليها البضائع المختلفة . ابن حوقل ، المصدر السابق، ص٢١٥. المقدسي ، المصدر السابق ، ص١١٦ .

(٦) العذيب : موضع كان معسكرا للفرس الساسانيين على اطراف البادية في عهد احتلالهم للعراق قبل التحرير العربي الاسلامي . ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٧٥ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٧٨.

يتحدد من خلال مواقعها مسار الطريق ، ويتم توقيت المراحل التي تقطعها قوافل الحجيج والمسافرين لتتجسم مع أماكن تواجدها ، وقد ادرج اصحاب المسالك اسماء هذه المنازل التي كانت تتوفر فيها المياه ، حيث لا يصادف الطريق مدينة تذكر قبل الثعلبية[١] التي كانت في ثلث الطريق إلى مكة . وبعد الثعلبية يواصل الطريق مروره بعدد اخر من المنازل حتى يوافي مدينة فيد[٢]وهي نصف الطريق إلى مكة ، وبهذه المدينة كان ينزل والي طريق مكة بعد استحداث هذا المنصب في العصر العباسي الثاني ، وبعد فيد يمر الطريق بعد اخر من المنازل حتى يوافي المنزل المعروف بمعدن النقرة ، ثم ينقسم الطريق إلى فرعين يذهب الأيمن إلى المدينة حيث يصلها الطريق من معدن النقرة باربعة مراحل تكون بالاميال مائة وتسع وعشرين ميلا[٣]. ومن المدينة يواصل الطريق سيرهُ باتجاه مكة فيصل اليها بعد عشر مراحل تكون بالاميال مائة وتسعة وخمسون ميلا[٤].

وأما فرع الطريق الأيسر الذي كان يخرج من معدن النقرة فانه كان يواصل سيره مباشرة إلى مكة فيصلها بفارغ ثلاث مراحل ناقصة عن الطريق الذي كان يمر بالمدينة ، فيكون الطريق قد قطع من بغداد إلى مكة على تقدير ابن خرداذبة (ت ٢٧٢هـ/٨٨٥م) ، ثمان مائة وسبعة وعشرين ميلا ، وقد قدرها بالفراسخ فكانت مائتان وخمس وسبعون فرسخا[٥].

---

(١) الثعلبية :مدينة صغيرة عليها سور ، وفيها حمامات وسوق . ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٧٥.

(٢) فيد : مدينة صغيرة على سفح جبل سلمى ، المعروف بجبل طيّ ، وفيها قناة ماء يزرع عليها ، وهي كثيرة الاهل ، وفيها مسجد جامع . اليعقوبي ، البلدان ، ص٣١٢ . ابن رستة، المصدر السابق،ص١٧٦.

(٣) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص١٢٥ – ١٣٢ . اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٠٨-٣١٤ ابن رستة، المصدر السابق ، ص١٧٤-١٨٠ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٧٨-٨١ .

(٤) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٨٠ .

(٥) المصدر السابق ، ص١٣٢ .

ثانياً : الطرق الفرعية :

وكان يخرج من الكوفة طريق يأخذ باتجاه جنوبي مع اطراف الصحراء مبتعدا عن البطائح إلى البصرة[١]. وكان يخرج من البصرة طريق آخر للحج إلى مكة يجتاز جزيرة العرب بخط يكاد يكون موازيا للطريق الاول ويلتقي معه في المنزل المعروف بذات عرق ، التي كانت ملتقى اهل العراق وهي على مرحلتين من مكة ، وقد انفرد ابن رستة (ت٣٠٠هـ/٩١٢م) ، والذي يبدو انه كان قد اطلع على وثائق للبريد تعود إلى العصر الاموي بدليل وصفه لطريق البريد القديم بين البصرة والكوفة ، باعطاء المسافات بالاميال لطريق البصرة إلى مكة[٢] ، ومن المعروف بان الاميال بين الكوفة ومكة والبصرة ومكة قد وضعت منذ العصر الاموي[٣]. ولكن طريق الكوفة تم تجديد علامات امياله في العصر العباسي[٤]باعتباره يربط بين العاصمة بغداد والحرمين الشريفين .

ومكة المكرّمة بوصفها قصبة الحجاز ، ولاحتوائها على بيت الله الحرام قبلة المسلمين والمركز الذي تقام فيه شعائر فريضة الحج ، لذلك فقد كانت مكة ، كما هي الآن، تستقطب المسلمين من سائر انحاء الاقاليم والولايات الاسلامية ، وعلى هذا الاساس فقد كانت مجمعا لعدة طرق تنتهي اليها من الاقاليم والمدن المجاورة ، فمنها كان يخرج الطريق المؤدي إلى اليمن وقصبته صنعاء ، وهو طريق قد ذُرعت مسافاته ، وأقيم فيه البريد بين مكة واليمن في عهد الخليفة المهدي (١٥٨-١٦٩هـ/٧٧٤-٧٨٥م) حيث لم يكن يوجد قبل ذلك بريداً[٥]، وبالرغم من ان اصحاب المسالك اكتفوا بإيراد المراحل بين مكة واليمن[٦]، إلا

---

(١) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٨٠ .

(٢) المصدر نفسه ، ص١٨٠-١٨١ .

(٣) ابن الاثير ، المصدر السابق ، ج٤ ، ص١٠٩ .

(٤) الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص١٦٣ . الجزيري ، المصدر السابق ، ص٢٠٩ .

(٥) الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص١٦٢ .

(٦) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص١٣٤-١٣٦ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٨٥ .

ان الهمذاني (ت في حدود ٣٣٤هـ/٩٤٥م) ، وهو من اهل اليمن اورد المسافات بالأميال لمراحل الطريق من اليمن إلى مكة[١].

وعلى مرحلتين في طريق اليمن من مكة يأخذ فرع إلى الطائف[٢]فيصلها بثلاث مراحل من مكة[٣]. واما الطريق البري من مكة إلى مسقط وعمان فيبدو انه كان شاقا وغير آمن[٤]بدليل ان اهل عمان كان لهم طريق بحري مع الساحل يدور حول اليمن ويدخل البحر الأحمر ومنها إلى ميناء جدة ثم إلى مكة[٥].

واما طريق اليمامة[٦]من مكة فكان يسير مع طريق البصرة حتى يوافي المنزل المعروف بالقريتين ومنها يأخذ في اتجاه جنوبي شرقي حتى يوافي اليمامة بعد تسع مراحل من منزل القريتين[٧].

ويبقى ان نشير إلى ان طريق حجاج الشام ومصر من مكة كان يذهب شمالا مع ركب حجاج المدينة وعلى ستة مراحل من المدينة عند وادي القرى[٨]. ينقسم الطريق إلى

---

(١) الحسن بن يعقوب ، صفة جزيرة العرب ، تحقيق : محمد بن علي الاكوع ، دار الشؤون الثقافية، (بغداد-١٩٨٩) ، ص٣٠٢-٣٠٣ .

(٢) الطائف : من اعمال مكة وهي مدينة صغيرة على سفح غزوان ، بها حصن محكم وسوف وجامعات صغيران ، وفيها مياه جارية وبساتين ، وبجوارها قبر عبدالله بن عباس (رض) واكثر فواكه مكة تحمل منها. الاصطخري ، المصدر السابق ، ص١٩ . ناصر خسرو ، المصدر السابق ، ص٨٨ .

(٣) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص١٣٤ ، قدامة ، المصدر السابق ، ص٨١ .

(٤) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٢٨ .

(٥) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ١٤٧-١٤٨ .

(٦) اليمامة : مدينة كانت تقع في الركن الجنوبي من جزيرة العرب وبها حصن وسوق خارج الحصن وكا بها مياه جارية ونخيل كثيرة . ناصر خسرو ، المصدر السابق ، ص٨١ .

(٧) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ١٤٧ .

(٨) وادي القرى : ناحية شمال الحجاز ، وتسمى قرح ، بها منبع ، وليس بعد مكة (بالحجاز) بلد اكثر تجارة واموال وخيرات منها . المقدسي ، المصدر السابق ، ص٨٣ .

فرعين وبينما يذهب فرعه الايمن باتجاه شمالي إلى دمشق عبر تبوك[١]، كان الفرع الايسر يسير بمحاذاة ساحل القلزم (البحر الاحمر) الشرقي وبعد ان يدور حول نتوئي البحر المتمثلان بالعقبة (خليج العقبة) والقلزم (السويس) يذهب باتجاه الفسطاط[٢]، واما عن منازل هذين الطريقين فكان يغلب عليهما الضيق وشحة المياه في اراضي صحراوية جافة[٣].

٤- الطريق الغربي (طريق الشام) :

وهذا الطريق يربط العاصمة بغداد باقاليم الشام ومصر وافريقية غربا

أولاً : الطريق الرئيسي :

يبدأ هذا الطريق من باب الشام في غرب بغداد ، ويبدو بأنه كان يسير بمحاذاة مجرى نهر عيسى الذي كان يأخذ ماءه من الفرات اسفل الانبار [٤]مرورا بموضع السليحين ويعبر الطريق قنطرة دمما الكبيرة على نهر عيسى اسفل الانبار ومن الانبار يسير الطريق مع جانب الفرات الشرقي حتى يوافي مدينة هيت[٥]ومنها يعبر الطريق نهر الفرات هناك إلى جانبه الغربي ثم يسير الطريق محاذيا ضفة النهر مرورا بقرية الناووسة (من قرى هيت) ثم بلدة آلوسة[٦]. ويستمر الطريق في سيره مارا ببعض المواضع والقرى المشهورة على الفرات حتى يوافي الموضع المعروف بالفرضة على النهر وعندها ينقسم الطريق إلى فرعين[٧]احدهما يستمر بمحاذاة ضفة النهر ثم يعبر الفرات إلى مدينة الرقة على ضفة الفرات

---

(١) تبوك : قرية صغيرة بين في شمال الحجازيين جبال الاثالب (جبال ثمود) من جهة الحجاز وبين اول الشام ، وهو حصن به عين ونخيل وحائط . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٣٣ .

(٢) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ١٤٩ – ١٥٠ .

(٣) المقدسي ، المصدر السابق ، ص٢٥٣ . الجزيري ، المصدر السابق ، ص٤٤٩–٤٥٦ .

(٤) لسترنج ، المرجع السابق ، ص٩٢ .

(٥) هيت : مدينة متوسطة على غربي نهر الفرات ، وعليها سور وكانت عامرة آهلة . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٧٧ . المقدسي ، المصدر السابق ، ص ١٢٣ .

(٦) آلوسة : بلدة صغيرة على غربي الفرات ، وكان لها جامع واسواق ، وبقربها مزارع وقرى . ابن حوقل، المصدر السابق ، ص٢٠٦ .

(٧) قدامة ، المصدر السابق ، ص١١٦–١١٧ .

الشرقية عند انحناء مجراها إلى الشرق ، واما الفرع الآخر فانه كان يأخذ يسارا إلى رصافة هشام[١] على البرية ومنها إلى الرقة قاطعا البرية بخط مستقيم ومتجنبا لتعاريج الفرات ، ويكون الطريق قد قطع بذلك مسافة مائة وستة وعشرون فرسخا بين بغداد والرقة[٢].

وكانت الرصافة في جانب الفرات الغربي هي بداية الطريق المتجه من حدود اقليم الجزيرة الفراتية إلى داخل الشام غربا ومنها كان هنالك طريقا يخرجان إلى دمشق الاول وهو الايمن كان يأخذ من الرصافة إلى حمص[٣]في اراضي آهلة وقرى فيوافي مدينة دمشق بمسافة مائة وستة وتسعين ميلا ، واما الفرع الاخر فكان يأخذ إلى الجنوب من الفرع الاول ويمر باراضي مقفرة ، وكان يسمى بطريق البرية ، ويوافي مدينة دمشق بمسافة مائة وخمسة وستين ميلا[٤] بفارق واحد وثلاثين ميلا عن الطريق الاول . ومن دمشق كان الطريق يواصل سيره باتجاه جنوبي غربي عبر غور الاردن[٥]، فيمر

---

(١) الرصافة : بلدة بين الرحبة والرقة ، وكانت تسمى رصافة الشام او رصافة هشام بن عبد الملك الاموي، وفيها آبار بعيدة المياه . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٣، ص٤٧ .

(٢) قدامة ، المصدر السابق ، ص١١٥-١١٦ . لسترنج ، المرجع السابق ، ص١٥٨ .

(٣) حمص : مدينة تقع إلى الشرق من دمشق ، ولها قلعة على دكة ترابية متعالية عن البلد ، وكانت من اكبر مدن الشام ، وشرب اهلها من الابار ومياه الامطار ، وعامة طرق المدينة وسككها واسواقها مفروشة بالحجارة . اليعقوبي البلدان ، ص٣٢٤ ، الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٦١ . المقدسي ، المصدر السابق ، ص١٥٩ .

(٤) قدامة ، المصدر السابق ، ص١١٧-١١٨ .

(٥) غور الاردن : وسمي بالغور لأنه في مستوى منخفض من الارض يقع بين نطاقين من المرتفعات الجبلية تتمثل الجنوبية منها بجبال عمان ومعان الفاصلة بين الشام وجزيرة العرب ، وتتمثل المرتفعات الشمالية بجبل اللكام (وهو احد فروع جبال طوروس الداخلة الى الشام غربا) ويبتدأ تشكيل هذا الغور ابتداءاً من بحيرة طبرية والى الغرب حتى خليج العقبة على بحر القلزم ، وفيه عيون وانهار ونخيل . الاصطخري، المصدر السابق ، ص ٥٨-٥٩ .المقدسي ، المصدر السابق ، ص١٨٦ .

بطبرية[١]قصبة الاردن ، عبر اربع مراحل من دمشق بمسافة تقدر بستة وستين ميلا[٢]، ومن طبرية كان الطريق يتجه إلى مدينة الرملة[٣]،قصبة فلسطين على ساحل البحر المتوسط تاركا مدينة بيت المقدس على يساره ، فيقطع الطريق اليها مسافة تقدر باربعة وستين ميلاً[٤]. ومن الرملة يسير الطريق بموازاة الساحل غربا على اراضي رملية في الغالب ، ويمر الطريق بمدن فلسطين الساحلية (غزة[٥] ، ورفح[٦]) ، ومنها يدخل الطريق في حدود اقليم مصر في الكورة الرملية المعروفة بالجفار (صحراء سينا) حيث يسير الطريق بين جبال من رمال صعبة المسالك[٧] ويمر الطريق بقرية العريش وقرى أخرى على الساحل حتى يوافي مدينة الفرما[٨]، وهي أول مدن مصر من جهة الشام ومنها يستمر الطريق بسيره نحو المغرب ، ولكنه يبدأ بالابتعاد عن الساحل نزولا إلى مدينة الفسطاط ، ويبدو ان العائق الطبيعي الذي كان يمثله

---

(١) طبرية : مدينة على ساحل البحيرة المعروفة باسمها ، وهي بين الجبل والبحيرة ، والمدينة ضيقة رديئة الجو صيفا وسوقها على الطريق الذي يجتاز البلدة وفيها عيون ذات مياه ساخنة ، اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٢٧. المقدسي ، المصدر السابق ، ص١٦١ .

(٢) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ٧٨ . قدامة ، المصدر السابق ، ص١٨٦ .

(٣) الرملة : مدينة تقع إلى الشمال من بيت المقدس على ستة اميال من البحر المتوسط ، وهي مدينة مستحدثة في العصر الاموي ، وكان بها فنادق وحمامات وشوارع فسيحة وربّط محيطة بها ، وشرب اهلها من ماء المطر والآبار.اليعقوبي ، البلدان، ص٣٢٨. المقدسي، المصدر السابق ، ص١٦٣-١٦٥ .

(٤) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٧٨ .

(٥) غزة : مدينة ساحلية صحراوية على جادة طريق مصر ، وبها قبر هاشم بن عبد مناف جد الرسول محمد (صلى الله عليه وسلم) . اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٢٨ . المقدسي ، المصدر السابق ، ص١٧٤.

(٦) رفح : مدينة ساحلية كانت تمثل آخر حدود الشام من جهة مصر ، وكانت مدينة عامرة فيها سوق وفنادق وجامع . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٣ ، ص٥٤ .

(٧) اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٣٠ . المقدسي ، المصدر السابق ، ص١٩٥ .

(٨) الفرما : وهي قصبة الجفار على حدود مصر من جهة الشام ، وهي من مدن الساحل على فرسخ من البحر ، عليها حصن ، ولها اسواق ، وهي سبخة ومائها مالح ، وكانت مجمع لطرق عديدة . المقدسي ، المصدر السابق ، ص١٩٥ .

مصب نهر النيل في البحر المتوسط ، حيث يتفرع إلى عدة فروع تصب في البحر[1]هو الذي منع الطريق المتوجه إلى افريقية خاصة من الاستمرار بمحاذاة الساحل حتى الاسكندرية .

وبعد وصول الطريق إلى الفسطاط يكون قد قطع من بغداد مسافة قدّرها ابن خرداذبة (ت٢٧٢هـ/٨٨٥م) بخمسمائة وسبعين فرسخا ، تكون بالاميال الف وسبعمائة وعشرة اميال[2].

ومن الفسطاط كان طريق المغرب يجتاز نهر النيل ثم يواصل السير مع آخر فروعه غربا حتى يوافي مدينة الاسكندرية ، مروراً بالكور والقرى التي كانت تقع بين الفسطاط والاسكندرية على ضفاف مياه النيل ، ويقطع الطريق بين المدينتين مسافة تقدر بمئة وثمانية وسبعين ميلا[3].

ومن الاسكندرية يواصل الطريق سيره غربا مع ساحل البحر المتوسط مروراً بعدة منازل على الساحل كان يتوفر فيها بعض المياه والغذاء ، ومن هذه المنازل التي كانت تقع ضمن اقليم مصر بعد الاسكندرية ، (الطاحونة ، الكنائس ، جب العروس ، منزل معن ، قصر الشماس ، خربة القوم) ومنها يدخل الطريق إلى منزل الرمادة وهو اول منازل البربر،ومنها إلى عقبة على ساحل البحر "حزنة خشنة مخوفة"[4]،ومنها يمر الطريق بديار البربر مروراً بمنازل (قصور الروم ، جب الرمل) ومن هذه المنازل يمر الطريق بوادي مخيل، ومنه يصل الطريق إلى مدينة برقة[5] في ثلاث مراحل عبر ديار البربر[6].

---

(١) ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص١٢٧ ، ١٣٠ – ١٣٢ .

(٢) المصدر السابق ، ص٨٣ .

(٣) المصدر نفسه ، ص٨٤ . قدامة ، المصدر السابق ، ص١١٩–١٢٠ .

(٤) اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٤٢ .

(٥) برقة : مدينة تمثل مع كورتها اول اقسام افريقية من جهة مصر ، وهي في مرج واسع على تربة شديدة الاحمرار عليها سور وأبواب حديد وخندق ، وأمر ببناء السور الخليفة المتوكل (٢٣٢–٢٤٧هـ/٨٤٦–٨٦١م)، وشرب أهلها من ماء الأمطار التي تنساب إلى المدينة من الجبال المجاورة وتخزن في برك كبيرة قد قام بحفرها أهالي المدينة وأنفق عليها الأمراء ، وأهلها أخلاط من العرب والبربر . اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٤٣.

(٦) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ٨٤–٨٥ . اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٤٢–٣٤٣ . قدامة ، المصدر السابق ، ص١٢٠ – ١٢٢ .

ومن برقة يعطف الطريق نحو الجنوب مع تعرجات الساحل حيث يدخل البحر بلسان له نحو بر افريقية ، ويسمى هذا اللسان ببحر الزقاق[1]، ويصل الطريق مع الساحل أو على مقربة منه إلى مدينة اجدابية[2]بأربعة مراحل[3].

ومن مدينة اجدابيه يأخذ الطريق اتجاه غربي ثم شمالي غربي مع تعرجات الساحل حتى يوافي مدينة سرت[4]قاطعا إليها من اجد ابية ستة مراحل على منازل صحراوية منها (الفاروج ، وقصر العطش ، واليهودية ، وقصر العبادي)[5].

ومن مدينة سرت يواصل الطريق مسيرته مع ذات الساحل حتى يوافي مدينة اطربلس[6]عبر مروره بثماني منازل هي على التوالي (القريتين ، قصور حسان ، المنصف، تورغا ، رغوغا ، ورداسا ، المحتنى ، وادي الرمل)[7].

ومن إطرابلس الغرب يواصل الطريق سيره مع الساحل حتى يوافي مدينة قابس[8]عبر مروره بالمنازل التالية (سبرة ، بئر الجمالين ، قصر الدرق ، ابارخت ، الفوارة) ومن قابس يمر الطريق بثلاث منازل أخرى هي (بئر الزيتونة ، كتانة ، اليسر) ومنها إلى مدينة القيروان

---

(١) ابن سعيد ، المصدر السابق ، ص١٢٨ .

(٢) اجدابية : مدينة ساحلية ، علها حصن حصين وفيها مسجد جامع وأسواق قائمة وأهلها من البربر ، وتبعد عن الساحل مسافة ستة أميال وبساحلها ترسو السفن . اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٤٤ .

(٣) المصدر نفسه والصفحة .

(٤) سرت : من مدن افريقية الساحلية ، مدينة مسورة ، بقربها مرفأ للسفن على الساحل . ابن سعيد ، المصدر السابق ، ص١٢٧ .

(٥) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٨٥-٨٦ . اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٤٤ .

(٦) اطرابلس : مدينة ساحلية قديمة ، مسورة بحجارة ولها اربعة ابواب وشربهم من ابار وماء المطر، وهي كثيرة الفواكه . المقدسي ، المصدر السابق ، ص٢٢٤ .

(٧) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٨٦ .

(٨) قابس : مدينة كانت اصغر من طرابلس ، وهي على واد كبير ، وكانت مسورة ، وبناؤها من حجارة وباديتها من قبائل البربر . المقدسي ، المصدر السابق ، ص٢٢٤ .

قصبة افريقية ومقر ولايتها[١]، وتكون مسافة الطريق بين الفسطاط والقيروان ألفاً ومائتان وثمانية وتسعين ميلا[٢].

ومن مدينة القيروان إلى مدينة تونس الساحلية مرحلتان على البغال[٣]، ومنها يواصل الطريق سيره إلى اجزاء المغرب الاوسط والاقصى .

ثانيا : الطرق الفرعية :

- الرقة – الثغور (الشامية والجزرية)[٤].

ذكرنا ان طريق المغرب المحاذي لساحل الفرات الغربي كان يعبر الفرات إلى مدينة الرقة ومنها كان يعاود العبور مرة أخرى إلى داخل الشام ، وكانت الرقة لموقعها على الفرات مجمعاً لطرق عديدة تتوجه إلى الشام والعراق والجزيرة الفراتية ومنها تخرج الطرق إلى أعالي الفرات على الحدود الاسلامية البيزنطية. ومنها الطريق الذي كان يأخذ إلى الثغور الجزرية، يبدأ هذا الطريق من مدينة الرقة ويتجه شمالا بخط يكاد يكون مستقيما بعيدا عن ضفة الفرات الشرقية وتعاريجها ،مرورا بمدينة سروج[٥]ومنها يواصل الطريق

---

(١) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٨٦-٨٧ .

(٢) ابن الفقيه ، المصدر السابق ، ص٧٨-٧٩ .

(٣) المصدر نفسه ، ص٧٩ .

(٤) الثغور الشامية والجزرية : اسم أطلقه العرب المسلمون ابان العصرين الاموي والعباسي على الاراضي الاسلامية المحاذية لبلاد الروم من ملطية على الفرات الأعلى وحتى مدينة طرسوس على البحر المتوسط غربا ويرى الاصطخري بان الثغور كلها كانت من الشام لأنه ما يقع إلى غرب الفرات فهو من الشام ولكن القسم الشمالي الشرقي منها سمي بالجزرية لان اهل الجزيرة كانوا يرابطون فيها ، والحد الفاصل بين هذين الجزئين هو جبل اللكام (انتي طوروس) والذي هو شعبة او فرع داخل إلى ارض الشام من جبال طوروس، ويظهر جبل اللكام في الاراضي الاسلامية بين مرعش شرقا والهارونية غربا وما كان من مرعش إلى الشرق فهو من الثغور الجزرية وما كان من الهارونية إلى الغرب فهو من الثغور الشامية .ينظر :الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٥٥-٥٦ .

(٥) سروج : مدينة في نصف الطريق القاطع شمالا من الرقة إلى سميساط وكانت مدينة عامرة على طريق القوافل من حران إلى جسر منبج على الفرات . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٧٨ . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٣ ، ص٢١٦ .

مسيرته شمالا حتى يعبر نهر الفرات عند مدينة سميساط[١]، وبذلك يكون الطريق قد تجنب تعاريج نهر الفرات باتباعه خط الرقة – سروج – سميساط ، حيث ان مجرى الفرات كان يشكل نصف دائرة بين مدينتي سميساط والرقة[٢]، ومن سميساط يواصل الطريق سيره إلى الثغور التي كانت عبارة عن قلاع حصينة بهيئة مدن مشحونة بالمقاتلين وعدة الجهاد[٣]، واول هذه الثغور (حصن منصور، ملطية ، زبطرة ، الحدث ، مرعش) ، وثغر مرعش كان محاذيا لبلاد الروم البيزنطيين[٤].

ومن الرقة كان يخرج طريق باتجاه شمالي غربي فيعبر الفرات عند جسر منبج[٥]، ومن جسر منبج يأخذ الطريق شمالا إلى حلب[٦]، ومنها إلى انطاكية[٧]على ساحل البحر المتوسط ، ومنها إلى حصن الاسكندرونة ، ومنها يجتاز الطريق نهر جيحان ، الذي كان يصب في البحر المتوسط عند مدينة المصيصة[٨]، ومنها يجتاز الطريق نهر آخر يدعى

---

(١) سميساط : مدينة تقع على ضفة الفرات اليمنى الشمالية ، عند انحراف مجرى الفرات نحو الشرق ، كان بها قلعة حصينة . ياقوت ، المصدر السابق ، ، مج٣ ، ص٢٥٨ .

(٢) لسترنج ، المرجع السابق ، ص١٥٨.

(٣) ثابت ، المرجع السابق ، ص٤٧–٤٨ . عثمان ، المرجع السابق ، ج٢ ، ص٢٤٨ .

(٤) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٩٧ . قدامة ، المصدر السابق ، ص١١٥ .

(٥) جسر منبج : كان مقاما على نهر الفرات ، وينسب إلى مدينة منبج الواقعة على مرحلة غرب الفرات، ويعتقد بان هذا الجسر قد تم بناؤه في العصر الراشدي . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٦٣. ثابت، المرجع السابق ، ص٦٣–٦٤ .

(٦) حلب : مدينة كانت تقع على طريق العراق إلى بلاد الروم ، وكانت عامرة وعليها سور كبير يبلغ ارتفاعه خمسة وعشرون ذراعا وبها قلعة عظيمة مشيدة على صخرة كبيرة ، وكانت ملتقى لطرق عديدة تربط بين الشام وبلاد الروم والجزيرة الفراتية والعراق . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٦١. ناصر خسرو ، المصدر السابق ، ص١٠–١١ .

(٧) انطاكية : مدينة ساحلية كانت قصبة لمدن العواصم الي تساند الثغور الشامية والجزرية ، وكانت انزه بلد بالشام بعد دمشق ، عليها سور من صخر ، وجبل يشرف عليها وهي دون جبل اللكام . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٦٣ .

(٨) المصيصة :مدينة كانت قائمة على ضفتي نهر جيحان ، ويسمى احد جانبي المدينة بالمصيصة والجانب الآخر يدعى كفربيا وبينهما على النهر قنطرة حجارة حصينة جدا ، اعاد اعمارها الخليفة المنصور سنة (١٣٩هـ/٧٥٦م) . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٦٣ .

سيحان ويصب في البحر المتوسط أيضاً عند مدينة أذنة[1]، واخيرا يوافي الطريق مدينة طرسوس[2]الواقعة عل حافة جبال طوروس الجنوبية ، حيث درب بغراس المؤدي إلى بلاد الروم عبر الجبال[3].

ومن مدينة أنطاكية هنالك طريق كان يأخذ غربا على مدن الشام الساحلية (اللاذقية، جبلة ، طرابلس الشام ، بيروت ، صيدا ، صور ، القدس ، قيسارية ، يافا ، عسقلان ، غزة)[4]، وقد سار على هذا الطريق ناصر خسرو في سنة (٤٣٨هـ/١٠٤٧م) عندما كان متوجها إلى مكة لاداء فريضة الحج وقدَّم وصفاً رائعاً للمدن الساحلية لتي كانت على ذلك الطريق[5].

ومن مدينة الفسطاط في مصر كان يوجد طريق يأخذ جنوبا مع ضفاف نهر النيل حتى مدينة اسوان في أقصى صعيد مصر[6]، ومنها إلى مدينة عيذاب[7]على ساحل القلزم الغربي ، والطريق من اسوان إلى عيذاب مسافة خمسة عشر يوما في صحراء ، لا يجد فيها المسافر حتى ما يوقد به نارا ، ومن عيذاب يجتاز الطريق بحر القلزم بواسطة السفن إلى مدينة جدة ومنها إلى مكة المكرمة[8].

---

(١) أذنة : مدينة كانت نحو احد جانبي مدينة المصيصة في السعة ، تقع إلى الغرب من نهر سيحان ، وعلى النهر قنطرة حجارة طويلة . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٦٣ .

(٢) طرسوس : مدينة ثغرية جدد عمارتها الخليفة الرشيد سنة ١٧١هـ/٧٨٧م ، وجعل عليها سورين من حجارة ، وكان بها ما يقارب المئة ألف مجاهد مع عدتهم وخيولهم ، جاؤوا إليها من مختلف الأقاليم الاسلامية. البلاذري ، المصدر السابق ، ص١٧٤ . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٦٣ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص١٦٨ – ١٦٩ .

(٣) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ٩٨-٩٩ .

(٤) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٩٧-٩٨ .

(٥) المصدر السابق ، ص١٢-١٥ .

(٦) ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص١٣٦-١٣٧ .

(٧) عيذاب : مدينة صغيرة على ساحل بحر القلزم الغربي قبالة مدينة جدة ، بها مسجد جامع ، وقد نشأت لخدمة التجارة والطريق . ناصر خسرو ، المصدر السابق ، ص٧٢ – ٧٣ .

(٨) ناصر خسرو ، المصدر السابق ، ص٧١-٧٣ .

وكان يخرج من مدينة سرت في افريقية طريق يأخذ نحو الجنوب في الصحراء تجاه بلاد الواحات ودان وزويلة التي كانت تتاخم بلاد السودان[١].

٥ - الطريق الشمالي (طريق الموصل) :

وهذا الطريق كان يربط العاصمة بغداد بشرق اقليم الجزيرة الفراتية وشمالها حتى اطراف ارمينية ، وكان يرتبط مع مدينة الرقة في غرب الجزيرة ، ومنها إلى الثغور الشمالية وبلاد الشام .

يبدأ هذا الطريق من محلة البردان في شمال شرق بغداد ، ويحاذي ضفة نهر دجلة اليسرى ، وبعد مروره ببعض القرى والبلدات على ضفاف نهر دجلة من الجانب الشرقي وهي عكبرا ، باحمشا ، القادسية[٢]، يصل الطريق إلى مدينة سر من رأى ، حيث يقطع الطريق اليها من بغداد مسافة واحد وعشرين فرسخا[٣]. وبعد سر من رأى يمر الطريق ببلدة الكرخ[٤]، ومنها يمر الطريق ببلدة جبلتا التي كانت دارا لضرب النقود في سنة (٣٠٤هـ/٩١٦م)[٥]ومن جبلتا يسير الطريق حتى يوافي جبل بارما[٦] (حمرين) ، ثم إلى مدينة السن[٧]، إذ يجتاز الطريق عندها نهر الزاب الصغير الذي كان يصب

---

(١) اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٤٥ . ابن سعيد ، المصدر السابق ، ص١٢٦ .

(٢) القادسية : بلدة كانت على شرق دجلة ، وهي غير قادسية الفرات التي وراء الكوفة من جهة جزيرة العرب ، وقد اشتهرت هذه البلدة بصناعة الزجاج . لسترنج ، المرجع السابق ، ص٧٢ .

(٣) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ٩٣ .

(٤) الكرخ : بلدة كانت متصلة بمدينة سر من رأى ، وكانت في نحو مدينة الموصل سعةً . المقدسي ، المصدر السابق ، ص١٢٢ .

(٥) لسترنج : المرجع السابق ، ص١٢٠ .

(٦) جبل بارما : يمتد إلى وسط الجزيرة غربا ، ويجتازه نهر دجلة عند مدينة السن ، ويصب في دجلة منه عيون القير والنفط . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٧٥ .

(٧) السن : ويقال لها سن بارما ، تقع على شرق دجلة شمال تكريت ، وكان عليها سور ومسجد جامع كبير ، وعندها يصب الزاب الأسفل في دجلة . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٣ ، ص٢٦٨ .

في جانب دجلة الايسر ومن السن يواصل الطريق سيره إلى الحديثة[١]ويجتاز الطريق هناك الزاب الكبير ، ومن الحديثة يصل الطريق إلى مدينة الموصل ، ويكون الطريق بذلك قد قطع على ضفة دجلة اليسرى مسافة تقدر بواحد وسبعين فرسخا[٢]. ان التطرق إلى ذكر الطريق الذي كان يحاذي ضفة دجلة اليسرى لا يعني ان الضفة اليمنى لنهر دجلة لم تكن سالكة بين الموصل وبغداد بدليل حديث المصادر التاريخية عن الحملات التي كانت تسلك الضفة اليمنى لنهر دجلة[٣]، ولكن يبدو ان الضفة اليسرى كانت اكثر صلاحية لسير القوافل خاصة في المسافة التي بين جبل بارما والموصل إذ تسود البراري المقفرة على ضفة نهر دجلة اليمنى ، بينما يستمر وجود القرى والمناطق المأهولة في جانب دجلة الأيسر حتى مدينة الموصل ، وربما كان هذا هو السبب الذي جعل طريق البريد الذي وصفه ابن خرداذبة يتبع هذا الجانب .

ومن مدينة الموصل كان الطريق يعبر إلى ضفة نهر دجلة اليمنى ويواصل مسيره إلى أعالي الجزيرة مرورا بمدينة بلد[٤]ومنها إلى مدينة باعيناثا[٥]ثم بلدة برقعيد حيث يبدأ الطريق بالابتعاد عن نهر دجلة غربا لتجنب سلسلة جبال طور عبدين[٦]. فيمر بمدينة

---

(١) الحديثة : بلدة كانت تسمى بحديثة الموصل ، تقع إلى الجانب الشرقي من نهر دجلة ، وكان يصعد من النهر إلى المدينة بدرج وبناؤها من طين ، وكانت مدينة نزهة ذات بساتين واشجار وزردع . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٧٥ . المقدسي ، المصدر السابق ، ص١٣٨ .

(٢) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ٩٣ .

(٣) ومن ذلك ان حملة الخليفة المعتصم إلى عمورية سنة ٢٢٣هـ/٨٣٧م سلكت الجانب الغربي من نهر دجلة في مسيرها بين سر من راى والموصل . الازدي ، المصدر السابق ، ص٤٢٦ .

(٤) بلد : مدينة قديمة كانت تقع على ضفة دجلة الغربية شمال الموصل بمسافة سبعة فراسخ ويبدو ان اسم المدينة هو تحريف للفظة (بلط) الاشورية التي كانت تطلق على تلك المدينة الآشورية الاصل . ياقوت ، المصدر السابق ، مج١ ، ص٤٨١ . لسترنج ، المرجع السابق ، (حاشية المترجم) ، ص١٢٩ – ١٣٠ .

(٥) باعيناثا :مدينة كانت نزهة طيبة تتكون من خمس وعشرين محلة تتخللها البساتين والمياه ، كثيرة الغلات رخيصة الاسعار . المقدسي ، المصدر السابق ، ص١٣٩ .

(٦) طور عبدين : سلسلة جبلية كانت تقع إلى الغرب من نهر دجلة ومنها كان ينبع نهر الهرماس احد روافد خابور الفرات . لسترنج ، المرجع السابق ، ص١٢٤ .

اذرمة[١]. ومنها إلى تل فراشة ومنها يتجه الطريق إلى مدينة نصيبين[٢]فيكون الطريق قد قطع بين الموصل ونصيبين مسافة تقدر بأربعة وثلاثين فرسخ[٣]. ومن نصيبين يأخذ الطريق في اتجاه غربي إلى مدينة دارا[٤]، ومنها إلى مدينة كفرتوثا[٥]التي ينقسم الطريق عندها إلى فرعين يذهب الايمن باتجاه شمالي إلى مدينة آمد ومنها ينحرف باتجاه شمالي شرقي إلى مدينة ميافارقين[٦]، ومنها يذهب الطريق إلى مدينة أرزن التي كانت على حدود اقليم ارمينية قاطعا إليها من مدينة نصيبين مسافة تقدر بثمانية وثلاثين فرسخ[٧]. اما الطريق الايسر فكان يغادر مدينة كفرتوثا متجها إلى الغرب مرورا بمنزل يدعى العرادة ومنه يصل الطريق إلى مدينة رأس العين[٨]ومنها يسير الطريق حتى يوافي

---

(١) أذرمة : مدينة كانت تقع إلى الشمال من مدينة برقعيد بمسافة ست فراسخ ، وكانت مدينة كثيرة الغلات الزراعية . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص١٩٩ .

(٢) نصيبين : مدينة كبيرة على ارض مستوية ، كانت من اجل مدن الجزيرة واكثرها خضرة وغلات ، وتحيط بها ضياع كبيرة كثيرة السائمة والانعام . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص١٩١ .

(٣) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ٩٥ .

(٤) دارا : مدينة كانت تقع إلى الغرب من مدينة نصيبين بمسافة خمسة فراسخ ، وكانت على سفح جبل فيها مياه جارية واشجار وزروع كثيرة ، الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٧٣ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص١٩٩-٢٠٠ .

(٥) كفرتوثا : مدينة تقع إلى الغرب من مدينة دارا بمسافة سبعة فراسخ ، وكانت اكبر من مدينة دارا ، وفيها نهر صغير وزروع . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٧٣ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٠٠ .

(٦) ميافارقين : مدينة تقع إلى الشرق من منابع نهر دجلة ، كانت مدينة جليلة عليها سور من حجارة وخندق حصين ، مزدحمة العمارة ، ضيقة الاسواق ، وبها مسجد جامع تحيط بها الانهار والاشجار ، وحلة في الشتاء . المقدسي ، المصدر السابق ، ص ١٤٠ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، استدراكات المعلق المجهول من القرن السادس الهجري ، ص٢٠٢ .

(٧) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ٩٦ . قدامة ، المصدر السابق ، ص١١٢ – ١١٣ .

(٨) رأس العين : مدينة تقع إلى الغرب من مدينة كفرتوثا بمسافة سبعة فراسخ ، تقع عندها المنابع الرئيسية لنهر الخابور . والغالب على محاصيلها القطن . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٧٤ .

حصن مسلمة[١] ، ومن هذا المنزل ينحرف الطريق جنوبا مع اتجاه ضفة رافد البليخ الشرقية مرورا بمنزل يدعى باجروان ومنها يصل الطريق إلى مدينة الرقة قاطعا إليها من كفرتوثا مسافة تقدر باثنين وعشرين فرسخا[٢].

ومن مدينة أمد هنالك طريق كان يأخذ شمالا إلى مدينة شمشاط[٣] الثغرية على حدود الخلافة مع البيزنطيين بمسافة تقدر بسبعة فراسخ[٤].

ومن مدينة أمد ايضا هنالك طريق يأخذ باتجاه جنوبي غربي إلى مدينة الرها[٥]ومنها ينحرف جنوبا إلى مدينة حران التي ينقسم الطريق عندها إلى فرعين احدهما يتجه غربا إلى مدينة سروج ومنها إلى جسر منبج باتجاه الشام[٦]. اما الفرع الثاني فانه كان يتجه جنوبا مع ضفة نهر البليخ الشرقية إلى منزل باجروان ومنه إلى الرقة[٧]، التي كانت بدورها مفترق لعدة طرق باتجاه الشام والجزيرة .

---

(١) حصن مسلمة : قرية تنسب إلى الحصن الذي بناه مسلمة بن عبد الملك بن مروان بها ، وكا بها صهريج لخزن ماء المطر . قدامة ، المصدر السابق ، ص١١٣ . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٧٨ .

(٢) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص٩٦ . قدامة ، المصدر السابق ، ص١١٣ .

(٣) شمشاط : مدينة كانت تقع على الضفة الجنوبية لنهر ارسناس (منبع الفرات الشرقي) وكانت أحد أهم ثغور الجزيرة المحاذية لأرض الروم البيزنطيين . لسترنج ، المرجع السابق ، ص١٤٩ .

(٤) قدامة ، المصدر السابق ، ص١١٣ .

(٥) الرها : مدينة كانت متوسطة السعة والغالب على اهلها النصارى . وكانت بها كنيسة كبيرة مشهورة. الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٧٥ .

(٦) ناصر خسرو ، المصدر السابق ، ص ١٠ .

(٧) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ٩٦ . قدامة ، المصدر السابق ، ص١١٣ .

الفصل الثالث
مرافق الطرق ووسائل النقل

أولاُ : محطات الاستراحة .

١ - المنازل والقصور
٢ - الخانات .
٣ - دور الربط .
٤ - الأديرة .
٥ - مرافق أخرى .

ثانياً : توفير المياه على الطرق الصحراوية .

ثالثا : تمهيد الطرق

١ - الجسور والقناطر .
٢ - تسهيل العقبات على الطرق الوعرة .

رابعا : علامات الطرق .

١ - الاميال .
٢ - المنار .
٣ - علامات أخرى .

خامساً : حماية الطرق .

سادساً : مرافق المكوس .

سابعا : حرية الأنتقال على الطرق .

ثامنا : وسائل النقل .

الفصل الثالث
مرافق الطرق ووسائل النقل

أولاً : محطات الاستراحة :

١- المنازل والقصور :

حظيت طرق الحجيج باهتمام الخلافة العربية الاسلامية منذ فترة مبكرة ومن ذلك ما اشار اليه البلاذري بان الخليفة عمر بن الخطاب رضي الله عنه حين اعتمر في سنة ١٧هـ/٦٣٨م ، "كلمة اهل المياه في الطريق ان يبتنوا منازل فيما بين مكة والمدينة ، ولم تكن قبل ذلك ، فأذن لهم واشترط عليهم ان ابن السبيل احق بالماء والظل"[١]. وقد اخذت عملية الاهتمام بتلك الطرق طابعا متميزا في العصر العباسي وخاصة بالنسبة لطريق الكوفة – مكة الذي عبّر اليعقوبي عن طبيعة مرافقه حين قال :"من اراد ان يخرج من الكوفة إلى الحجاز ، خرج على سمت القبلة في منازل عامرة ومناهل قائمة فيها قصور لخلفاء بني العباس.." [٢]. وقد كثرت اشارة المصادر التاريخية إلى جهود الخلفاء العباسيين الاوائل في بناء القصور والمنازل وقد اتخذت تلك الجهود طابعا خاصاً في عهد الخليفة المهدي الذي أمر في سنة ١٦١هـ/٧٧٧م بالاكثار من بناء القصور في طريق مكة وأوكل تلك المهمة إلى عامل خاص يدعى يقطين بن موسى[٣]، وقد استمر ذلك في عهد الخليفة الرشيد (١٧٠-١٩٣هـ/٧٨٦-٨٠٨م) [٤]. ولم تعطيا المصادر اية معلومات عن طبيعة تلك المنازل والقصور من حيث الحجم والشكل ، او القدرة على استيعاب اعداد معينة من المسافرين ، او حتى ان كانت تلك المنازل والقصور عامة مباحة لجميع الحجيج والمسافرين ، ام انها كانت خاصة تقتصر على استضافة الخلفاء والامراء وحاشيتهم ، وان صحّت رواية المسعودي (ت

---

(١) المصدر السابق ، ص٦٤-٦٥ .

(٢) البلدان ، ص٣١١ .

(٣) الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص١٣٦ . ابن الاثير ، المصدر السابق ، ج٥ ، ص٥٥ .

(٤) أبو الحسن علي بن الحسين بن علي المسعودي ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، دار الاندلس ، (بيروت -١٩٨١) ، ط٤ ، ج٤ ، ص٢٢٤ .

٣٤٦هـ/٩٥٧م) حول وفاة الخليفة المنصور وحديثه مع وزيره (الفضل بن الربيع) ، حيث قال له :"ألم أنهك ان تدع العامة يدخلون هذه المنازل"[(١)]، فان ذلك يدعو إلى ترجيح الظن بان تلك المنازل ان لم تكن خاصة فان الأولوية في نزولها كان للخلفاء وأمراء الحج ، ومن خلال الرواية ذاتها يبدو ان هذه المنازل كانت عبارة عن قباب[(٢)]، حيث ان الوزير السابق ذكره في هذه الرواية قد قال "دخلت على المنصور وهو في قبة ووجهه إلى الحائط".

ولم تكن عملية اقامة هذه المنازل حكرا على الخلفاء وحدهم ، بل شاركهم فيها الولاة والقادة ، ومن ذلك كان احد منازل طريق الكوفة – مكة يدعى (زرود) [(٣)]ثم سميّ (الخزيمية) نسبة إلى القائد العباسي خازم بن خزيمة الذي أجرى فيه اصلاحات لخدمة المسافرين[(٤)]، وكذلك قام أبو دلف القاسم بن عيسى العجلي والي كرج اصبهان ببناء منزل في الحاجز على طريق الكوفة–مكة[(٥)]. وكان لزبيدة بنت جعفر زوج الخليفة الرشيد جهود محمودة في الانفاق على اقامة المنازل بطريق الكوفة–مكة[(٦)]، ومن ذلك كان منزل الزبيدية بين منزلي العذيب والمغيثة نسبة إليها إذ أقامت فيه قصرا ومسجدا[(٧)].

ويبدو ان هذه المنازل ، وبسبب الظروف الطبيعية الصعبة التي كانت تحيط بعملية بنائها جعلها بحاجة إلى الاصلاح والترميم الدائم ، فعندما اراد الخليفة الواثق الحج في سنة (٢٣١هـ/٨٤٥م) أرسل من يصلح تلك المنازل[(٨)]وعندما وصفها المقدسي في القرن الرابع

---

(١) المصدر السابق ، ج٣ ، ص٣٠٧ .

(٢) القباب : مفردها قبة ، وهي بناء دائري المسقط مقعر من الداخل مقبب من الخارج . عبد الرحيم غالب ، موسوعة العمارة الاسلامية ، المطبعة العربية ، (بيروت – ١٩٨٨) ، ص٣٠٩ .

(٣) زرود : منزل في طريق الحاج بين الثعلبية والاجفر وكانت بلدة عليها سور وفيها مسجد جامع وحمام وبرك . قدامة ، المصدر السابق ، ص٧٩ .

(٤) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٧٦ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٧٩ .

(٥) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص ١٧٦ .

(٦) المسعودي ، المصدر السابق ، ج٤ ، ص٢٢٥ .

(٧) المصدر السابق ، مج٣ ، ص١٣٢ .

(٨) الطبري ، المصدر السابق ، ، ج٩ ، ص١٤٠ .

للهجرة / العاشر للميلاد كان اكثر تلك المنازل من قباب وقصور قد وجدت طريقها إلى الخراب[١]، وكذا اشار ياقوت عند ذكره لاسماء المنازل في طريق مكة وكيف كان القسم الاعظم من قصورها وقبابها قد آل إلى الخراب[٢]، وذلك لأنها لم تعد تجد من يرممها ويعتني بها .

٢ - الخانات[٣]:

تختلف الخانات ومعها الفنادق[٤]عن المنازل والقصور السابقة في أن ملكيتها خاصة ويتم استخدامها من المسافرين لقاء اجر معلوم . والخانات التي عرفتها تلك المدة كات على نوعين الاول منها ما كان يقام في داخل المدن ويعرف بخانات المدن ، والنوع الثاني يقام على الطرق بين المدن المتباعدة ويعرف بخانات الطرق ولم تقدم لنا المصادر الأولية وصفا دقيقا لهذه الخانات او نوعية ومقدار الخدمات التي كانت تؤديها للمسافرين في المدة التي هي قيد البحث ، لقد ذكر قدامة (ت٣٢٩هـ/٩٣٨م) بأن منازل مدينة المصيصة الثغرية كانت كالخانات[٥]، واذا ما علمنا بان منازل مدن الثغور كانت كلها متشابهة باعتبارها ثكنات عسكرية اكثر من كونها مدن طبيعية فكانت منازل مدينة ملطية الثغرية مثلا يتكون كل منزل فيها من طابقين علوي وسفلي واصطبل إلى جانبه[٦]، واذا ما انطبق وصف قدامة لمنازل

---

(١) المقدسي ، المصدر السابق ، ص ٢٥٣ .

(٢) ياقوت ، المصدر السابق ، مج٢ ، ص١٣٢ ، ١٥٠ ، مج٣ ، ص١٣٢ .

(٣) الخانات : مفردها خان ، وهي لفظة فارسية اطلقت على مكان مبيت المسافرين والتجار . ياقوت ، المصدر السابق ، ، مج٢ ، ص٣٤١ . غالب ، المرجع السابق ، ص١٥٢ .

(٤) الفنادق : مفردها فندق ، والفندق مصطلح يطلق على الخان حسب التعبير اللغوي لاهل الشام . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٤ ، ص٢٧٧ .

(٥) المصدر السابق ، ص٣٠٨ .

(٦) ثابت ، المرجع السابق ، ص٥٨ . عثمان ، المرجع السابق ، ج٢ ، ص٢٥١ .

الثغور على الخانات في تلك المدة فهي بالتاكيد لم تكن لتختلف كثيرا عن الخانات التي كانت معروفة حتى وقت قريب[١]، طالما بقيت وسائل الاتصال واحدة على مر العصور .

لقد كانت هذه الخانات منتشرة في القرى والمدن الواقعة على الطرق ومن ذلك مدينة حلوان ، في اقليم العراق على طريق خراسان ، حيث كان بها خانات ينزلها الحاج والمارة[٢]، وكذلك يشار في احداث سنة ٢٩٩هـ/٩١١م إلى وجود الخانات في حلوان وعكبرا ضمن اقليم العراق[٣]. وكانت الخانات منتشرة على الطرق في اقليم الاحواز ، فقد اشار الاصطخري إلى خان مردويه في الطريق بين العراق وفارس عبر الاحواز وذكر انه خان كانت تنزله السابلة[٤]، واشار الاصطخري إلى قرى في تلك الطرق كانت تحمل اسماء لخانات مثل خان حماد في الاحواز وخاني اويس ولنجان في اقليم فارس[٥]مما يوحي بان تلك الخانات كانت تتحول بمرور الزمن إلى قرى ومجمعات آهلة . واشار الاصطخري إلى وجود الخانات في الطريق الصحراوي بين فارس وخراسان ، ولكن هذه الخانات كانت خالية مهجورة الا من احواض المياه[٦]، ولا ندري ان كانت قد هجرت من قبل اصحابها لاسباب امنية ، ام انها بالاساس قد اقيمت لاغراض خيرية من قبل الخلفاء والامراء والافراد بحيث لا يرتجي منها كسب مادي ، لقد ذكر مؤلف مجهول من القرن الرابع للهجرة / العاشر للميلاد ، بان الخليفة الاموي عمر بن عبد العزيز

---

(١) كانت خانات العصور اللاحقة توفر الراحة للمسافرين ، وتجنبهم مخاطر السفر ليلا ، وكانت تضم مستودعات لحفظ البضائع واصطبلات للحيوانات ، وغالبا ما كان الخان يتألف من طابقين ، وفيه حوض لخزن المياه ومشرب للبهائم ، وفيه فرن ومصلًّى وحمام . غالب، المرجع السابق ، ص١٥٣.

(٢) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص ١٦٣ .

(٣) أبو علي احمد بن محمد المعروف بمسكويه ، تجارب الامم ، باعتناء آمد روز ، مطبعة التمدن الصناعية، (مصر – ١٩١٤) ، ج١ ، ص٢٣ . محمد بن عبد الملك الهمداني ، تكملة تاريخ الطبري، تحقيق البرت يوسف كنعان ، المطبعة الكاثوليكية ، (بيروت – ١٩٦١) ، ط٢ ، ص١٢ .

(٤) المصدر السابق ، ص٩٥ .

(٥) المصدر نفسه ، ص١٣٤ ، ١٣٢–١٣٣ .

(٦) المصدر نفسه ، ص٢٣٥ – ٢٣٧ .

(٩٩-١٠١هـ/٧١٧-٧١٩م) هو اول من عمر الخانات للمسافرين[1]،واذا كان الأمر على هذا المنوال فلا عجب ان تكثر خانات وفنادق السبيل على الطرق في تلك المدة فقد اشار ابن حوقل إلى فنادق السبيل المنتشرة على الطريق بين مدينتي برذعة واردبيل في بلاد اذربيجان[2].

٣- دور الربط [3]:

كانت دور الربط في بداية العصر العربي الاسلامي تقام على حدود الخلافة مع الاقوام والممالك المجاورة ، وتملأ بالمتطوعين لحماية حدودها البرية والبحرية ، ومع توقف الفتوح وتغير الاحوال وفتور الهمم تحول بناء هذه الربط إلى داخل حدود الخلافة في المدن واطرافها وعلى طرق السفر في البراري والمفاوز واصبحت مأوى للزهاد والمتعبدين من الصوفية وغيرهم[4]، ونظرا لارتباط تأسيس الربط بالدافع الديني والخيري، فقد وجد المسافرون في هذه الربط ، وخاصة ما وقع منها على طرق السفر ، ما يخفف عنهم . وهنالك الكثير من تلك الربط التي كانت منتشرة على طرق اقاليم الخلافة ، وقد اشار الاصطخري إلى مجموعة كبيرة من تلك الربط في اقاليم الخلافة الشرقية ، ففي الطريق بين مدينتي الري واصبهان كان

---

(١) العيون والحدائق في اخبار والحقائق ، تحقيق : نبيلة عبد المنعم داود ، مطبعة النعمان (النجف ، ١٩٧٢)، ق١ ، ج٤ ، ص٦٣ .

(٢) المصدر السابق ، ص٢٩٩ - ٣٠٠ .

(٣) الربط : مفردها رباط ، وهي قلاع يتجمع فيها المقاتلون من المتطوعين في سبيل الله على الحدود مع بلاد الاعداء ، وقد وردت تفاسير كثيرة لهذه الكلمة واشتقاقها من الاصل ربط ، على ان اقرب التفاسير إلى العقل هو ما ورد في الايتين الكريمتين " واعدوا لهم ما استطعتم من قوة ومن رباط الخيل ترهبون به عدو الله وعدوكم" . (سورة الانفال ، الاية ٦٠) . والاية "يَاأَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا اصْبِرُوا وَصَابِرُوا وَرَابِطُوا وَاتَّقُوا اللَّهَ لَعَلَّكُمْ تُفْلِحُونَ" (سورة الاعراب ، الاية ٢٠٠) . وكان معظم تلك الربط منشآت حكومية إلاّ ان خدمة المرابطين بها لم تكن اجبارية باي حال من الاحوال . دائرة المعارف الاسلامية ، ترجمة محمد ثابت الفندي واخرون، انشارات جهان تران ، ١٩٣٣، مج١٠، ص١٩.غالب،المرجع السابق ، ص١٩٥.

(٤) تقي الدين احمد بن علي المقريزي ، الخطط المقريزية ، دار صادر ، (بيروت - د.ت) ج٢،ص٤٢٧. غالب ، المرجع السابق ، ص١٩٥-١٩٦ .

رباط دير الجص منزل للمارة بهذا الطريق(١)، وفي ذات الطريق كان رباط أبي علم بن رستم يؤدي نفس الوظيفة للمسافرين(٢). وفي الطريق الصحراوي بين مدينة يزد في اقليم فارس وخراسان كان هناك مجموعة كبيرة من تلك الربط(٣). وفي الطريق بين مدينة بلخ ونهر جيحون على طريق بلاد الختل كان رباط (ميله) لصاحبه محمد بن الحسن بن ماه ذو فائدة كبيرة في تلك المنطقة لشدة حاجة الناس اليه عند وقوع المخاوف وتساقط الثلوج والامطار ، وكان رباط كبير فسيح المباني واسع الأفنية يسع المئات من الناس(٤). وفي بلاد ما وراء النهر كان يوجد حوالي عشرة الاف رباط موزعة على المدن والقرى والمفاوز في كثير منها إذا نزل بها المسافر يجد طعامه وعلف دابته ان احتاج لذلك(٥). وفي اقليمي ارمينية واذربيجان اشار ابن حوقل إلى عدد كبير من تلك الربط كانت بمثابة منازل للطرق(٦). وفي اقليم الشام ذكر المقدسي ربط الساحل الكثيرة(٧). وكان في بلاد افريقية وصحاريها الموحشة ربط كثيرة يأوي اليها المسافرين ، وكان عليها اوقاف كثيرة وتأتيها الصدقات من شتى أنحاء البلاد(٨). وغالبا ما كانت تقوم تلك الربط بدعم وانفاق من الاشراف والقادة والولاة والموسرين ومن ذلك ما ذكره نظام الملك (ت ٤٨٠هـ/١٠٧٦م) من ان السيدة زبيدة كانت قد انشأت العديد من تلك الربط على حدود الخلافة الشرقية وقامت بالانفاق عليها(٩). واشار ابن الجوزي في ترجمته لشخصية الامير اسماعيل بن احمد الساماني (٢٧٩-٢٩٥هـ/

---

(١) المصدر السابق ، ص٢٠٣ .

(٢) المصدر نفسه والصفحة .

(٣) المصدر نفسه ، ص٢٣٠ ، ٢٣٥ - ٢٣٦ .

(٤) ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٧٨ .

(٥) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٢٩٠ . ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٨٦ .

(٦) المصدر نفسه ، ص٢٩٩ - ٣٠٠ .

(٧) المصدر السابق ص١٧٧ .

(٨) متز ، المرجع السابق ، ص٤٠٧ .

(٩) الطوسي ، سياسة نامة (سير الملوك) ، ترجمة : يوسف حسين بكار ، دار الثقافة (قطر -١٩٨٧) ، ط٢، ص١٨٥-١٨٦ .

٨٩٢-٩٠٧م) احد ولاة اقليم ما وراء النهر ، بأنه كان شغوفاً ببناء الربط في مفاوز تلك البلاد، وكل رباط منها يسع الف فارس[١]. وكان القائد العباسي هرثمة بن اعين قد بنى رباط المنستير الشهير في أفريقية سنة ١٧٠هـ/ ٧٨٦م خلال فترة ولايته عليها[٢]. وكان القرن الثالث للهجرة/التاسع للميلاد هو العصر الذهبي للربط ، فقد ضاعف الامراء الاغالبة عدد الربط في افريقية على طول سواحل البحر المتوسط[٣]، وبالجملة يمكن القول بان المجتمع في تلك الفترة سلطة ورعية قد اكثروا من بناء الربط بدافع حميتهم على الدين ، ولاتصاف تلك الأعمال بالبر والتقوى.

٤- الأديرة [٤] :

وجدت الاديرة في الاقاليم التي فيها اتباع للديانة النصرانية ، كاقاليم العراق والجزيرة الفراتية والشام ، وهي لا تخلو من دور ضيافة ينزلها زوار الدير والمجتازون به[٥]، وقد كان بعض تلك الاديرة على جانب كبير من فخامة البنيان واتساع المساحة ، حتى ان بعض الخلفاء والامراء واعيان الناس كانوا ينزلونها[٦]. ومن تلك الاديرة دير مريحنا ، قرب تكريت على دجلة ، قال فيه الشابشتي (ت٣٨٨هـ/٩٩٨م) ، "وهو دير كبير عامر كثير الغلايات (صوامع الرهبان) مطروق مقصود لا يخلو من المتنزهين ولا من مسافر ينزله ، ولكل من طرقه من الناس ضيافة قائمة على قدر المضاف ...، وقد بُني إلى جوار الدير بناء ينزله

---

(١) المصدر السابق ، ج٦ ، ص٧٧ .

(٢) البكري ، المصدر السابق ، ص٣٦ . دائرة المعارف ، مج١٠ ، مادة رباط ، ص٢٠ .

(٣) المرجع نفسه والجزء والصفحة .

(٤) الاديرة : مفردها دير ، وهي مواضع تعبد الرهبان من النصارى ، وكانت تقام على قمم الجبال وضفاف الانهار وقرب المدن والارياف ، ومنها ما انفرد في البراري والقفار ، وكان الدير محصن بسور مكين يدفع عنه شر الهجمات ويقيه غائلة المعتدين . أبو الحسن علي بن محمد الشابشتي ، الديارات ، تحقيق كوركيس عواد ، دار الرائد العربي ، (بيروت - ١٩٨٦) ، ط٣ ، (مقدمة المحقق) ، ص٤٩ .

(٥) متز ، المرجع السابق ، ج٢ ، ص٤٠٧ .

(٦) الشابشتي ، المصدر السابق ، (مقدمة المحقق) ، ص٥٠ .

المجتازون فيقيم لهم الضيافة ويحسن لهم القرى"[١]، وعلى شاكلة ذلك الدير هناك اديرة كثيرة كانت تقدم المأوى والضيافة للمسافرين مثل دير زكي ، بالرقة على الفرات ، وكانت تنزله الخلفاء[٢]. ودير الاعلى ، فوق الموصل على جانب دجلة الغربي ، وقد نزله الخليفة المأمون[٣]. ودير مريونان ، بالانبار على الفرات ، وقد نزله الخليفة هارون الرشيد[٤]. ودير باشهرا ، بين بغداد وسامراء على دجلة ، وكان ينزله المجتازون به[٥]. ودير باعربايا بين الموصل والحديثة على دجلة ، فيه بيت ضيافة ينزله من يجتاز به[٦]. وغير ذلك يوجد الكثير من تلك الاديرة التي كان المسافرون في اقل تقدير يأوون إلى جدرانها من وطأة الحر والبرد والامطار واذا جنّ عليهم الليل .

٥- مرافق أخرى :

كانت القرى الواقعة على طرق السفر تقدم إلى حد ما الضيافة للمجتازين بها ، فكان أهل القرى بفارس يختارون من بين انفسهم رجلا مهمته توزيع الضيوف على القرية[٧]. وذكر الاصطخري شيء من هذا القبيل في بلاد ما وراء النهر ، وان أحد المنازل هناك لم يوصد صاحبه بابه منذ مائة عام او اكثر ولا يمنع من نزولها طارق[٨]. ومثل ذلك ذكر المقدسي

---

(١) المصدر السابق ، ص١٧١ . وينظر ابن فضل الله العمري ، مسالك الابصار في ممالك الامصار ، تحقيق : احمد زكي باشا دار احياء الكتب ، (القاهرة – ١٩٢٤) ، ج١ ، ص٣٠٠ .

(٢) الشابشتي ، المصدر السابق ، ص٢٥٧ .

(٣) المصدر نفسه ، ص١٧٦-١٧٧ .

(٤) المصدر نفسه ، ص٢٥٨ .

(٥) المصدر نفسه ، ص٧٩ .

(٦) العمري ، المصدر السابق ، ج١ ، ص٣٠٠ .

(٧) متز ، المرجع السابق ، ج٢ ، ص٤٠٦ .

(٨) المصدر السابق ، ص٢٨٩ .

قرية عاقر قرب عمّان على جادة طريق مكة ، وكان لأهلها رغبة شديدة في فعل الخير "وليس مثل خيرهم على طريق مكة"[١].

وهناك أيضاً انتشار دور الضيافة ، ومن ذلك دار ضيافة زبيدة في بغراس ، من الثغور الشامية[٢]. وكات توجد دار ضيافة في قرية قرب مدينة الرملة ، على الطريق بين الشام ومصر ، يوجد فيها طباخ وخباز وخدم مرتبون يقدمون العدس بالزيت لكل من حضر من الفقراء مجانا ويؤخذ الثمن من الاغنياء إذا اخذوا ، وهي من وقف شخص يدعى تميم الداري من معاصري العصر الراشدي[٣]. وكانت المساجد في المدن والقرى تمثل هي الاخرى مأوى لابناء السبيل[٤]. وكانت دور السبيل التي انشأها الامراء والميسورون توفر المأوى للمسافرين ومن ذلك دور السبيل التي اقامتها السيدة زبيدة في الثغور الشامية ومكة المكرمة[٥]. وكان الناس في مكة يقومون باكراء بيوتهم في اثناء موسم الحج ، ورغم نهي الرسول (ﷺ) والخلفاء الراشدون من بعده عن تلك الحالة الا انها استمرت حتى القرن السادس للهجرة / الثاني عشر للميلاد وما بعده[٦]. وفي مصر كان المسافرين بين مدينة اسوان في أقصى الصعيد المصري والاسكندرية على الساحل لا يحتاج إلى حمل الزاد معه لأن القرى المشتبكة على ضفاف النيل كانت تؤدي هذا الغرض[٧].

ثانيا : توفير المياه على الطرق الصحراوية :

---

(١) المصدر السابق ، ص١٧٦ .

(٢) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٦٤ .

(٣) المقدسي ، المصدر السابق ، ص ٤٦٥ .

(٤) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ٨٣ . ناصر خسرو ، المصدر السابق ، ص ٩١ .

(٥) المسعودي ، المصدر السابق ، ، ج٤ ، ص٢٢٥ .

(٦) أبو الوليد محمد بن عبدالله الازرقي ، اخبار مكة ، مكتبة خياط (بيروت – ١٩٦٤) . الجزيري ، المصدر السابق ، ص٢٦٣ ، ٢٠٤ .

(٧) محمد بن احمد بن اياس الحنفي المصري ، المختار من بدائع الزهور في وقائع الدهور ، مطابع الشعب، (القاهرة – ١٩٦٠) ، ج١ ، ص٦ .

بما ان توفير مصادر المياه على الطرق كان من الامور التي لابد منها حتى يستطيع المسافرون مواصلة السير بعد حصولهم على ما يروي ظمأهم ويسد حاجة حيواناتهم من المياه ولذلك فقد اهتمت الخلافة العربية الاسلامية بهذا الأمر[١]، وعندما آل أمر الخلافة إلى بني العباس اهتموا بمسألة توفير المياه وخاصة على الطرق الصحراوية كطريق الكوفة – مكة ويبدو ان المباشرة بحفر الآبار في هذا الطريق قد بدأت منذ عهد الخليفة أبي العباس في سنة (١٣٤هـ/٧٤٩م)[٢] ، ثم تطور هذا المجهود في عهد الخليفة المهدي (١٥٨–١٦٩هـ/٧٧٤–٧٨٥م) حيث امر باتخاذ المصانع في كل منهل (مورد ماء) ، وامر بحفر البرك[٣]والركايا[٤]وعين لتلك المهمة عامله السابق الذكر يقطين بن موسى[٥]. وكانت هنالك جهودا مشابهة للخلفاء العباسيين الاوائل من اجل توفير المياه على طرق الحجيج من مصر والشام[٦] الا ان تلك الجهود لم تكن لترتقي إلى المستوى الذي لقيه طريق الكوفة–مكة . ويشار في هذا الصدد إلى جهود السيدة زبيدة على طريق الكوفة–مكة حيث انها انفقت الاموال الطائلة على حفر الابار الواسعة واقامة وترميم الاحواض وصهاريج المياه في كل

---

(١) هنالك إشارات مثلا إلى حفر أبي موسى في طريق البصرة – مكة ترجع إلى عهد أبي موسى الاشعري والي البصرة في العصر الراشدي . ياقوت ، المصدر السابق ، مج٢ ، ص٢٧٥ .

(٢) الطبري ، المصدر السابق ، ج٧ ، ص٤٦٥ .

(٣) البرك : مفردها بركة ، وهي احواض تحفر في الارض ، وتسور بجدران من الحجارة وقد لا تسور، وتحفر هذه البرك في الغالب في المناطق التي تسيل اليها مياه الامطار حيث تستخدم هذه البرك لخزن المياه والاستفادة منها في وقت توقف الامطار وندرة المياه . غالب ، المرجع السابق ، ص٨٤ .

(٤) الركايا : مفردا الركوة ، والركوة في اللغة إناء صغير من جلد يشرب منه الماء ، وركا ركواً حفر حوضاً مستطيلا . أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم بن منظور ، لسان العرب المحيط ، تصنيف يوسف خياط ، دار لسان العرب ، (بيروت – د.ت) مج١ ، ص١٢١٩–١٢٢٠ .

(٥) الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص١٦٣ .

(٦) مالكي ، المرجع السابق ، ص١٠ ، ١٣–١٤ .

مرحلة من مراحل الطريق[1]، وهذا ما دعى ابن جبير (ت ٦١٤هـ/١٢١٧م) إلى القول بانه لولا جهود هذه السيدة لما كان الطريق سالكا بين العراق والحجاز[2]. وتجدر الاشارة إلى اعمال القائد العباسي خازم بن خزيمة على طريق مكة في منزل الخزيمية إذ حفر الابار والبرك وجعل على الابار سواني يستقي منها بالأبل[3].

وعلى الطرق الصحراوية التي كانت تربط بين فارس وخراسان كان يوجد بين كل فرسخين او ثلاثة بركة او حوض ماء[4].

ورغم كل الجهود التي بذات لتوفير المياه على طرق الحجيج من الكوفة إلى مكة الا ان تلك الجهود كانت قاصرة عن توفير القدر الكافي من تلك المياه للاعداد الكبيرة من الحجاج والتي كانت تبلغ الآلاف ، وكان يموت من هؤلاء الحجاج عطشاً وخاصة في السنوات المجدبة القليلة الأمطار العدد الكبير[5]، ومع كل ذلك فقد كانت تلك المرافق خدمات متطورة في تلك المدة لم تعرفها طرق الصحراء من قبل كما لم تتمكن من الاحتفاظ بها بعد انتهاء فترة ازدهار الخلافة العباسية ، حيث آل معظم تلك الآبار والبرك إلى الاندثار[6].

ثالثا : تمهيد الطرق :

١- الجسور والقناصر :

ان اعتراض الانهار والجداول المتفرعة منها وكذلك الاودية العميقة لمسارات الطرق كان يتطلب اقامة الجسور والقناطر لضمان استمرار الانسياب على الطريق وسلامة

---

(١) المسعودي ، المصدر السابق ، ج٤ ، ص٢٢٥ . نظام الملك ، المصدر السابق ، ص١٨٥ . عمر رضا كحالة ، اعلام النساء في عالمي العرب والاسلام ، المطبعة الهاشمية ، (دمشق – ١٩٥٨) ، ط٢،ج٢،ص٢٧-٢٨ .

(٢) المصدر السابق ، ص١٦٥ .

(٣) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٧٥-١٧٦ .

(٤) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٢٣١ . المقدسي ، المصدر السابق ، ص٤٩٥ . ناصر خسرو ، المصدر السابق ، ص ١٠٣ .

(٥) نظام الملك ، المصدر السابق ، ص١٨٥ . ابن جبير ، المصدر السابق ، ص١٤٦ .

(٦) المقدسي ، المصدر السابق ، ص ٢٥٣ .

المسافرين ومن ذلك كان هناك مجموعة كبيرة من تلك المنشآت ، وفي حين اختصت الجسور الخشبية بالانهار العريضة كأنهار دجلة والفرات والنيل وبعض الروافد العريضة ، وكان الواحد من هذه الجسور عبارة عن مجموعة من السفن الصغيرة او القوارب المتراصفة الموثوقة إلى بعضها بحبال أو سلاسل على عرض النهر وكانت تغطى بالواح خشبية لتسهيل المرور عليها[١]، وغالبا ما كانت تقام هذه الجسور على الانهار عند مواقع المدن وليس في البراري ما عدا جسر منبج على الفرات والذي كان يبعد عن المدينة المنسوب اليها مسافة ستة فراسخ[٢]وذلك لضرورات سوقية بوصفه الرابط بين الشام والجزيرة في مكان ربما لم تتوفر فيه المدينة المناسبة لاقامة الجسر بما ينسجم مع اتجاه الطرق .

وكانت هذه الجسور بحاجة دائمة إلى الترميم والصيانة حيث تستبدل السفن والحبال التالفة ويتم الانفاق عليها من بيت مال الخلافة[٣]، ويعين لها عامل خاص يسمى صاحب الجسر[٤]، ويقوم هذا العامل بدوره بتعيين الاشخاص الذين يتولون مراقبة الجسر وفحصه وحراسته وفتح العوارض الجانبية لهذا الجسر عند مرور السفن[٥]وكذلك فتح احدى هاتين العارضتين عند حدوث الفياضانات لتجنب انجراف الجسر ، وكذلك منع الناس من اجتياز الجسر في حالة حدوث العواصف والزوابع لان العبور على الجسر يكون غير آمناً[٦]، ومن ذلك ما حدث في سنة ٣٠٣هـ/١٩١٥م ، عندما تحطم الجسر ببغداد والناس فوقه فغرق منهم

---

(١) ناجي معروف ، زوارق بغداد وجسورها في خلافة العباسيين ، مجلة الاقلام ، وزارة الثقافة ، بغداد، س٣ ، ع٢-٥ ، ١٩٦٦ - ١٩٦٧ ، ج٤ ، ص٥ . كارستن ينبور ، رحلة نيبور إلى العراق في القرن الثامن عشر ، ترجمةمحمود حسين الامين ، دار الجمهورية للطبع والنشر ، (بغداد - ١٩٦٥) ، ص٣٥.

(٢) المقدسي ، المصدر السابق ، ص ١٩٠.

(٣) أبو الحسن الهلال بن المحسن الصابيء ، تحفة الامراء في تاريخ الوزراء ، تحقيق عبد الستار احمد فراج، دار أحياء الكتب ، (حلب - ١٩٥٨) ، خلافة المعتضد والمقتدر ، ص٢٦ ، ٤٠ .

(٤) الطبري ، المصدر السابق ، ج٩ ، ص١٨١ .

(٥) المقدسي ، المصدر السابق ، ص ١١٨ .

(٦) نيبور ، المرجع السابق ، ص٣٥ .

خلق كثير[1]، وهذا ما يفسر عقد هذه الجسور عند مناطق العمران فقط وهو ما يفسر أيضاً خلو نهر جيحون من هذه الجسور في المسافة التي بين خراسان والصغد ، وذلك لانعدام المراكز السكنية الضخمة على جوار جيحون في تلك المسافة وبما يؤمن الاشراف على الجسور في حالة قيامها .

لقد كان من الضروري بعد بناء مدينة بغداد ونموها السريع على ضفتي دجلة في عهد المنصور وخلفائه ان يوصل بين الجانب الشرقي والغربي بجسور تعقد على دجلة ، وقد عقد المنصور في سنة ١٥٧هـ/٧٧٣م جسر على دجلة ثم امر بعقد ثلاثة جسور أخرى احدها للنساء واثنان لنفسه وحشمه وعقد الرشيد (١٧٠-١٩٣هـ/٧٨٦-٨٠٨م) ، جسراً بباب الشماسية (أعلى بغداد) وعقد محمد الامين (١٩٣-١٩٨هـ/٨٠٨-٨١٣م) بالزندورد (اسفل بغداد) جسرين أيضاً ، وبقيت هذه الجسور حتى مقتل الخليفة الامين وبقي ثلاثة منها في عهد الخليفة المأمون (١٩٨-٢١٨هـ/٨١٣-٨٣٣م) ، ثم عطل احدها ، وفي ايام الخطيب البغدادي (ت٤٦٣هـ/١٠٧١م) لم يبق ببغداد سوى جسر واحد[2]، وهذا مما يدل على حالة التراجع التي شهدتها مؤسسة الخلافة في ادوارها اللاحقة وفي غير بغداد هنالك الجسور الخشبية في مدينة واسط[3]، وفي طريق بغداد الكوفة انشأت الجسور على نهر صرصر ونهر الملك وجسر الكوفة على الفرات وفي طريق خراسان كان الجسر المقام على النهروان[4]، وكان هنالك جسر على الفرات عند الأنبار دمّر في أحداث الفتنة بين القادة الأتراك في خلافة المستعين[5](٢٤٨-٢٥٢هـ/٨٦٢-٨٦٦م) ، وفي غير العراق هنالك اكثر من جسر على

---

(١) ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ج٦ ، ص١٣٠ .

(٢) الخطيب البغدادي ، المصدر السابق ، ج١ ، ص١١٥ - ١١٦ . معروف ، المرجع السابق ، ص٧٦.

(٣) المقدسي ، المصدر السابق ، ص ١١٨ .

(٤) تطرقنا إلى ذلك في الفصل الثاني .

(٥) الطبري ، ج٩ ، ص٣١٨ .

النيل عند فسطاط مصر على شاكلة جسور بغداد[١]، وهنالك جسر على نهر المسرقان عند مدينة عسكر مكرم بالاحواز[٢]، وهنالك جسر سمور على نهر الكر قرب باب الأبواب في ارمينية[٣]وغيرها الكثير .

اما القناطر فكانت تختص بالانهار الصغيرة والجداول وكانت تبنى من الحجارة والجص والاجر بطريقة القوس المعقود[٤]، وكانت بعض هذه القناطر تحتوي على ركائز او دعامات مثبتة في المياه كقنطرة دمما على نهر عيسى عند مخرجه من الفرات وكانت بخمس بوابات احدها كبير واربعة صغيرة وقد تم اصلاحها في اواخر القرن الثالث للهجرة/التاسع للميلاد ، حيث جعل عرض البوابة اثنان وعشرين ذراعا وعرض الابواب الصغيرة ثمانية اذرع وذلك بعد التأكد من ان اكبر السفن تستطيع المرور من تحتها[٥]، وعلى نهر عيسى ونهر الصراة ونهر الملك كانت هنالك مجموعة كبيرة من هذه القناطر لها تسميات كثيرة[٦]، ومن ذلك ما ذكر بأن الخليفة أبي جعفر كان حاضرا خلال عملية المباشرة بانشاء قنطرة على الصراة في سنة ١٤٥هـ/٧٦٢م والتي سميت فيها بعد بالقنطرة العتيقة[٧]. والى جانب هذه القناطر ذكرت المصادر مجموعة من القناطر الاثرية الفخمة البناء في بعض اجزاء اقاليم الخلافة ومن ذلك قنطرة سنجة على نهر سنجة (احد روافد الفرات) وكانت تعد من عجائب الدنيا[٨]، وقنطرة تكان على نهر طاب عند باب ارجان بفارس ، والتي يعود زمن بنائها إلى

---

(١) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص ١١٦ – ١١٧ . ان حوقل ، المصدر السابق ، ص١٣٧ .

(٢) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٨٩ .

(٣) المصدر نفسه ، ص١٩٢ .

(٤) غالب ، المرجع السابق ، ص٣١٩ .

(٥) متز ، المرجع السابق ، ص٤٠٩ .

(٦) الخطيب البغدادي ، ج١ ، ص١١١– ١١٢ .

(٧) ابن الاثير ، المصدر السابق ، ج٥ ، ص٥٦١ .

(٨) المقدسي ، المصدر السابق ، ص ١٤٥ .

العصـر الامـوي[1]، وكـذلك قنطـرة انـدامش فـي اقلـيم الجبـال علـى الطريـق بـين همـدان والاحواز[2]، وقنطرة الحجارة على نهر وخشاب في الطريق بين الختل والصفانيات في بلاد ما ما وراء النهر[3]، ومما تجدر الاشارة اليه ان استمرار هذه القناطر على الطرق في تلك الفترة كان يعتمد على الترميم والصيانة الدائمة[4]، ويبدو ان توقف عمليات الترميم لهذه القناطر بعد بعـد تـدهور امـور الخلافـة منـذ بدايـة القـرن الرابـع للهجـرة/العاشـر للمـيلاد ، قـد سـاعدت الفيضانات على اجتياح عدد كبير من هذه القناطر وهدمها ، ففي سنة ٣٣٠هـ/٩٤١م هدمت هذه الفيضانات اثنين من قناطر نهر الصراة[5]، وفي سنة ٣٣٥هـ/٩٤٦م انقطعت قنطرة دمما دمما بكاملها[6].

---

(١) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ١٥٤ .

(٢) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ١٩٧ .

(٣) المصدر نفسه ، ص٣٣٩ . مطهر بن طاهر المقدسي ، البدء والتاريخ ، نش ركلمات هوار ، مطبعة برطرند ، (فرنسا – ١٩٠٧) ، ج٤ ، ص٩٢ .

(٤) زكريا بن محمد بن المحمود القزويني ، عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات ، تحقيق : فاروق سعد، دار الافاق الجديدة (بيروت – ١٩٧٨)، ط٣ ، ص٢٢٢ . متز ، المرجع السابق ، ج٢ ، ص٤٠٩.

(٥) الهمداني ، تكملة تاريخ الطبري ، ص١٢٦ . ابن الجوزي ، ج٦ ، ص٣١٦ .

(٦) الهمداني ، تكملة تاريخ الطبري ، ص١٥٩ .

٢- تسهيل العقبات على الطرق الوعرة :

هنالك القليل من الإشارات التي عثر عليها في مسألة إصلاح الطرق وتسهيل العقبات فمن ذلك ما اورده الطبري بأن أبي مسلم الخراساني عندما ذهب إلى مكة المكرمة حاجا سنة ١٣٥هـ٧٥٢م كان يصلح العقبات في طريق مكة[١]، وفي حديث ابن رستة (ت٢٩٠هـ) عن منازل طريق مكة من الكوفة ذكر منزل العقبة (بين القاع وواقصة) وقال بانها كانت عقبة فسهلت[٢]، ولكن لا نعلم كيف ومتى ، ومن ذلك ما ذكر بان الخليفة المعتصم (٢١٨-٢٢٧هـ/٨٣٣-٨٤١م) قام باصلاح عقبة بغراس في السفوح الجبلية المؤدية إلى بلاد الروم وكانت هذه العقبة طريق مستدق يشرف على هاوية عميقة وقَع فيها حادث للجيش في العصر الأموي فأمر الخليفة المعتصم ببناء حائط قصير على هذا الطريق من جهة الهاوية[٣]، ومن ذلك ما حكي بان الخليفة المعتضد امر في سنة ٢٨٠هـ/٨٩٣م بتسهيل عقبة حلوان وانفق على هذا العمل عشرون الف دينار ، وكان الناس يلقون منها مشقة شديدة قبل ذلك[٤]. وكانت العقبة التي في طريق الحاج المصري عند بحر القلزم (فرع خليج العقبة من البحر الاحمر) لايصعد عليها المسافر وهو راكب فاصلحت في امارة خمارويه الطولوني على مصر (٢٧٠-٢٨٢هـ/٨٨٣-٨٩٥م)، وسوّيَ طريقها ورمّم ما استُهدِم منها[٥].

وفي اقليم مصر وبسبب وضعه الخاص في طريقة ري الاراضي من مياه النيل وبقاء بعض هذه الاراضي مغمورة بالمياه لأكثر من فصل من السنة تطلب ذلك ومنذ عصور متقدمة نظاما دقيقا لعمل الجسور والاكتاف الترابية لضفاف النيل وبين المدن والقرى لتسهيل التنقل، وذلك لتعذر السير في الاراضي المغمورة بالمياه والموحلة في اغلب فصول

---

(١) المصدر السابق ، ج٧ ، ص١٣٤ .

(٢) المصدر السابق ، ص١٥٧ .

(٣) البلاذري ، المصدر السابق ، ص١٧١ .

(٤) ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ق٢ ، ج٥ ، ص١٤٢ . والدينار الذهبي يزن ٤.٢٣٣ غم ، هنتس، المرجع السابق ، ص١٠ .

(٥) الجزيري ، المصدر السابق ، ص٤٩٥ .

السنة[1]وقد اوضح القلقشندي طبيعة ادارة هذه الجسور من حيث جهة الانفاق على ترميمها وصيانتها ، إذ كانت تصنف إلى جسور عامة تتولى الإمارة الانفاق عليها من اموال الخزانة العامة ، وكانت الجسور الخاصة هي الصنف الثاني في هذا التقسيم وينفق عليها اصحاب الاقطاعات من الامراء والاجناد وغيرهم . وذكر القلقشندي بان إعمار هذه الجسور بقسميها قد اهمل الكثير في زمنه (٧٥٦-٨٢٠هـ/١٣٥٥-١٤١٧م) وبقي منها الشيء اليسير الذي لا يحصل به نفع كبير[2] ، في حين كانت في زمن امارة احمد بن طولون (٢٥٤-٢٧٠هـ/٨٦٨-٨٨٣م) على احسن ما يرام[3].

رابعا : علامات الطرق :

١- الاميال :

كانت القبائل في جزيرة العرب تضع العلامات التي تسمى بالاخيلة على حدود حماها حتى لا تتجاوز أي واحدة من هذه القبائل على مراعي القبيلة الاخرى[4]، ومع اننا لا نعرف شكل هذه الاخيلة او مادتها الا انها بالتأكيد كانت اكوام من الحجارة او شيء من هذا القبيل.

وفي العصر العربي الاسلامي استخدمت الاميال كعلامة دالة على مسار الطريق من جهة فضلا عن اهميتها في تنظيم محطات البريد على الطريق بشكل متساوي المسافات لتنظيم مهمته من جهة أخرى[5]. لقد اعطانا ابن رستة (ت٢٩٢هـ/٩٠٢م) وصفا لعلامات الاميال الاموية التي اقامها الخليفة مروان بن الحكم (٦٤-٦٥هـ/٦٨٣-٦٨٥م) بين المسجد

---

(١) ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣١ . ناصر خسرو ، المصدر السابق ، ص٤٣ .

(٢) احمد بن علي القلقشندي ، صبح الاعشى في صناعة الانشا ، تعليق محمد شمس الدين ، دار الكتب العلمية (بيروت – ١٩٨٧) ، ج٣ ، ص٥١ .

(٣) ابن اياس ، المصدر السابق ، ج١ ، ص٢٦ .

(٤) ياقوت ، المصدر السابق ، مج١ ، ص٥٢ .

(٥) خولة عيسى محمد صالح ، نشأة البريد وتطوره في الدولة العربية الاسلامية حتى عام ٣٣٤هـ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة بغداد – ١٩٨٥ . ص٨٧ .

الحرام والموقف بعرفة إذ كانت اشارة هذا الميل عبارة عن حجر طوله ثلاثة اذرع[١]. وقد عثرت التقنيات الاثرية على بعض قطع الحجارة التي كانت علامات للاميال تم وضعها في طرق البريد في بلاد الشام ومدينة تفليس في أرمينية تعود إلى العصر الأموي[٢].

واما الاميال التي تم تجديدها في العصر العباسي على طريق الكوفة – مكة في عهد أبي العباس والخليفة المهدي[٣] فلا نعلم عن اشاراتها شيئا ما عدا ما ذكره ياقوت بأنه شاهد احد هذه الاميال في طريق مكة وقد كتب عليها بيت الشعر التالي (أي بغداد يا أسفي عليك متى يقضى الرجوع اليك)[٤]. وهذا يعني بانها كانت على مقدار من السعة بحيث تحتمل نحت الكتابات على جدرانها . وقد وفرت هذه الاميال في تلك المدة عدة خدمات للمسافرين فهي فضلا عن الغرض الرئيسي من استخدامها وهو تنظيم البريد بين أجزاء الخلافة ، فقد كانت تحدد مسار الطريق وتجنب المسافرين الضلال عنه خاصة في الطرق الصحراوية التي تدرس فيها الرمال معالم الطريق ، وكانت هذه الاميال تعرِّف المسافر بالمسافة الواجب قطعها بين منطقة واخرى ، وهذا ما يحدد للمسافر المسلم امكانية قصر الصلاة وكذلك الافطار في حالات السفر[٥]. وتفيد هذه الاميال ايضا في تحديد اجزاء الطريق من خلال معرفة عدد الاميال التي تم تجاوزها على الطريق مع المعرفة المسبقة لعدد الأميال الكلي على ذات الطريق[٦].

---

(١) المصدر السابق ، ص٥٦ .

(٢) محمد صالح ، المرجع السابق ، ص٨٧ .

(٣) الطبري ، المصدر السابق ، ج٧ ، ص٤٦٩ ، ج٨ ، س١٣٦ .

(٤) المصدر السابق ، مج١ ، ص٤٦٢ .

(٥) والمسافة التي يجوز فيها قصر الصلاة هي أربعة برد (سكة بريد) (أي ستة عشر فرسخا فما فوق) . مجد الدين بن محمد بن الجزري المعروف بابن الاثير ، النهاية في غريب الحديث والأثر ، المطبعة الخيرية ، (القاهرة – ١٩٠٠) ، ج١ ص٨٦ .

(٦) وهذا ما يفسر معرفة البلدانيين لاجزاء طريق مكة وقولهم بان مدينة الثعلبية كانت ثلث الطريق إلى مكة ومدينة فيد نصف الطريق اليها . اليعقوبي ، البلدان ، ص٣١٢ . ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٧٥-١٧٦ .

٢- المنار[١]:

كان المنار من جملة الامور التي اهتم الخلفاء العباسيون باقامتها على طريق مكة[٢]. ولكن مما يؤسف له اننا لا نعلم هيئة تلك المنائر أكانت ابراج مرتفعة يوقد عليها ، أم كانت ملحقة بالمساجد ، وقد اشار ياقوت إلى احداها في المنزل المعروف بام خرمان على مرحلة من مكة ، وكانت هذه المنارة عبارة عن علم ومنتظرة على تل مرتفع يوقد عليها الهداية المسافرين[٣]، وكانت الفائدة الوحيدة لتلك المنائر على الطرق الصحراوية هي لهداية المسافرين وبذلك تختلف هذه المنائر عن منائر الرباطات والثغور والتي كانت تستخدم لنقل الاشارات والرسائل والتي اشار اليها المقدسي في الربط التي كانت منتشرة على سواحل الشام[٤].

٣- علامات أخرى :

كانت القباب فضلا عن وظيفتها الاساسية كمنزل على الطريق يأوي اليها المسافرون من الحر والامطار ، تمثل ارشادا للمسافرين وخاصة في الطرق الصحراوية التي تنعدم فيها المعالم التضاريسية الدالة ، وكان لهذه القباب اهمية كبيرة في الطرق الصحراوية سواء في طريق الكوفة – مكة او على الطرق الصحراوية في شرق فارس والتي اشار اليها الاصطخري (ت٣٤٠هـ/٩٥١م) حينما ذكر بوجود جنبذة[٥]وبركة بين كل ثلاث فراسخ في الطريق

---

(١) المنار : والمنائر ، ومفردها منارة ، بناء مرتفع يستعمل للاذان والمراقبة والتحذير ويلحق بالمسجد والرباط او يقام مستقلا في الثغور ، وكثيرا ما استخدمت اللفظة للدلالة على المئذنة فقط . غالب ، المرجع السابق ، ص٤٠٥ .

(٢) الطبري ، المصدر السابق ، ج٧ ، ص٤٦٩ .

(٣) المصدر السابق ، مج١ ، ص٢٥١ .

(٤) المصدر السابق ، ص١٧٧ .

(٥) جنبذة : الجنبذة بالضم ما ارتفع من الشيء واستدار كالقبة ، والجنبذة المرتفع من كل شيء والجنبذة ما ارتفع من الارض واستدار ، والجنبذة القبة . ابن منظور ، المصدر السابق ، مج١ ، ص٥١٠ – ٥١١ .

الصحراوي الواصل بين فارس وخراسان[1]، وقد شبه المقدسي (ت٣٨٠هـ/٩٩٠م) هذه الصحراء بالبحر لانعدام معالم التضاريس الدالة فيها وان طرقها قد سلكت واشتهرت بسبب احواض الماء والقباب الموجودة فيها [2]، وقد أكد ناصر خسرو اهمية هذه العلامات عند مروره بهذه الطرق في القرن الخامس للهجرة/ الحادي عشر للميلاد[3].

ومن علامات الطرق الاخرى ما ذكره ناصر خسرو ايضا في الطريق بين مدينتي اخلاط وتفليس في بلاد ارمينية ، إذ غرس في جزء من الطريق عمدا ليسير المسافرون على هديها ايام الثلج والضباب[4]، ولكن من المؤسف بانه لا نعلم شيئا عن تاريخ وضعها ، وكان جزء كبير من اقليمي ارمينية واذربيجان يتحول إلى قطعة بيضاء من الثلوج في فصل الشتاء[5].

وكانت الاخشاب قد وضعت في الطرق التي تجتاز الاراضي السبخة بين مدينتي نفزاوة وقسطيلية فيما وراء القيروان ليهتدي بها المسافرون ويتجنبون المتاهة والموت في تلك السباخ[6].

وتجدر الاشارة إلى محطات البريد التي كانت منتشرة على الطرق بين المدن والاقاليم وكانت تلك المحطات عبارة عن قباب او أكواخ تربط فيها حيوانات البريد من خيول وبغال فضلا عن عمال البريد[7].وتمثل تلك المحطات هي الأخرى نقط دالة على مسار الطريق

---

(١) المصدر السابق ، ص٢٣١ .

(٢) احسن التقاسيم ، ص٤٧٨ .

(٣) المصدر السابق ، ص١٠٣ .

(٤) المصدر نفسه ، ص١٠٧ .

(٥) الطبري ، المصدر السابق ، ج٩ ، ص١٨٧ .

(٦) البكري ، المصدر السابق ، ص٤٨ . مؤلف مجهول ، الاستبصار ، ص١٥٨ .

(٧) ابن الاثير ، النهاية ، ج١ ، ص٨٦ .

خامساً - حماية الطرق :

من الثابت ان الطرق وخاصة في المسافات الطويلة المنقطعة كانت تحتاج إلى نقاط حراسة لحماية المسافرين من اللصوص وقطاع الطرق ، والذين قد يؤدي ازدياد نشاطهم إلى اضطراب امن الطرق وانقطاع السفر بين البلاد المختلفة ، ولذلك فقد سنّت الخلافة احكاما صارمة على قاطعي الطريق ، بل صارت إلى تحديد مفهوم هذا المصطلح واعطاء تعريف دقيق له ومن ذلك ما اورده قدامة بن جعفر (ت٣٢٠هـ/٩٣٢م) بأن قطع الطريق "يكون بحيث لا يجاب فيه الصريخ"[١](أي في ارض منقطعة ليس فيها نجدة لمستغيث) ، ويحاسب قاطع الطريق وفقا للاحكام الشرعية في هذا المجال ، والتي كانت فقراتها على درجات من الشدة وفقاً لنوعية الجريمة ، وكانت أتقصى العقوبات الصادرة في هذا المجال هي صلب الجناة وقطع أطرافهم وذلك عندما تقترن عمليات قطع الطريق بقتل المسافرين ونهب اموالهم[٢]، وقد نفذت هذه العقوبة بحق كبير القرامطة في خلافة المكتفي[٣](٢٨٩-٢٩٥هـ/٩٠١-٩٠٧م) .

ويبدو ان الخلافة كانت تهتم بشكل عام بوضع المحارس المتمثلة بالحصون والقلاع على الطرق ، وكانت كثافة هذه المحارس تتوقف على طبيعة الوضع الأمني في هذه الطرق، ففي المناطق المضطربة يصار إلى زيادة هذه المحارس كما هو الحال في طبرستان حيث ذكر ابن الفقيه ، (ت٣٦٥هـ/٩٧٥م) ، بأن المسالح من اول طبرستان حتى حدود بلاد الديلم كانت واحد وثلاثون مسلحة في كل مسلحة ما بين المائتين إلى الألف رجل[٤]، وقد أشار الطبري إلى وجود هذه المسالح على طريق خراسان في احداث الفتنة بين الأمين والمأمون[٥]. واشار اليها ابن فضلان على ذات الطريق في رحلته سنة (٣٠٩هـ/٩٢١م)[٦]،

---

(١) المصدر السابق ، ص٩٤ .

(٢) المصدر نفسه والصفحة . الماوردي ، المصدر السابق ، ص٧٧ – ٨١ .

(٣) ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ج٦ ، ص٩٣ .

(٤) المصدر السابق ، ص٣٠٤ .

(٥) المصدر السابق ، ج٨ ، ص٣٨٦ .

(٦) المصدر السابق ، ص١٠٩ .

واشار اليعقوبي (ت٢٨٤هـ/٨٩٧م) إلى وجود حصون الحماية على الطريق الصحراوي بين سرخس ومرو[١]. وفي ارمينية كانت الحصون تحرس الطرق فيما بين زنجان واردبيل في خلافة المعتصم[٢](٢١٨-٢٢٧هـ/٨٣٣-٨٤١) . وفي افريقية كانت امارة بني الاغلب (١٨٤-٢٩٦هـ/٨٠٠-٩٠٨م) ، قد وضعت المخافر والمحارس على طول الطريق الساحلي بين مصر وافريقية مما جعل السفر فيها مأمونا[٣].

وعندما بدا على الخلافة ومؤسساتها التدهور انعكس ذلك على حالة الطرق ، فكان على الخلافة ان استحدثت منصب امارة او ولاية الطريق وكان الوالي يعين على احد الطرق كطريق خراسان ، او طريق مكة ، او الشام وهكذا[٤]، وكانت مهمة هذا الوالي تنحصر في حماية المسافرين وبذرقة القوافل وكانت هذه الولاية دائمية في بعض الاحيان ويقيم الوالي في إحدى المدن او القرى الواقعة على الطريق كما هو الحال في طريق مكة حيث يقيم والي طريقها في مدينة فيد[٥]، وفي احيانا أخرى تكون هذه الولاية مؤقتة تزول بانتفاء الغرض من احداثها كأن تكون لبذرقة قافلة معينة او بالقضاء على مجموعة من قطاع الطرق[٦].

---

(١) المصدر السابق ، ص٢٧٩ .

(٢) ثابت ، المرجع السابق ، ج٢ ، ص٤٢ .

(٣) متز ، المرجع السابق ، ج٢ ، ص٤١٨ .

(٤) الصابيء ، المصدر السابق ، ص١٨ .

(٥) اليعقوبي ، البلدان ، ص٣١٢ . قدامة ، المصدر السابق ، ص٧٩ .

(٦) تقي الدين عارف الدوري ، عصر أمرة الامراء في العراق ، (٣٢٤-٣٣٤هـ/٩٣٦-٩٤٦م) ، مطبعة اسعد ، (بغداد – ١٩٧٥) ، ص٢١٨ .

سادسا : مرافق المكوس :

المكوس ضرائب تؤخذ من التجار في المراصد التي اقيمت على الطرق خصيصا لهذا الغرض(١)وصاحب المكس هو العامل على تحصيل عشور التجارة المفروضة على السلع والبضائع في حالة مرورها بالمراصد(٢).

وكانت ضرائب المكوس غير مرغوب فيها من وجهة نظر الشريعة الاسلامية ، وقد وردت احاديث بكراهة اخذ العشر وذم العاشر(٣)، ولقد جعلها الماوردي من المحرمات حين قال " وأما اعشار الاموال المنتقلة في دار الاسلام من بلد إلى بلد فمحرمة لا يبيحها شرع ولا يسوغها اجتهاد"(٤)، ومع ذلك فقد اجيز اخذ العشر ، وكانت عملية استيفاء العشور تتم وفق فقرات متعددة تبعا لهوية صاحب البضائع ومقدارها ، فبالنسبة للتاجر المسلم يؤخذ منه ربع العشر فقط ، ويصار إلى اجراء المال المأخوذ منه صدقة او زكاة ، وبالنسبة للتاجر الذمي يؤخذ منه نصف العشر ، واما التجار القادمون من البلاد المجاورة والتي كانت تسمى ديار الحرب او الاعداء فيؤخذ منهم العشر كاملا إسوة بما كانوا يأخذونه من التجار المسلمين عند دخول بلادهم(٥). وتعتبر الاموال المأخوذة عن التجار الذميين واهل الحرب نوعا من اموال الخراج(٦). ووفقاً لأحكام الشريعة الاسلامية يؤخذ العشر من المال مرة واحدة في السنة حتى لو مرّ صاحب المال بماله عدة مرات في تلك السنة ويجب ان لا يؤخذ العشر من المال حتى يبلغ نصابه القانوني وهو عشرون دينارا أو مائتي درهم(٧).

---

(١) عثمان ، المرجع السابق ، ج٣ ، ص١٤٠ .

(٢) قدامة ، المصدر السابق ، ص٢٤١ .

(٣) أبو يوسف يعقوب بن ابراهيم ، كتاب الخراج ، دار المعرفة ، (بيروت – ١٩٧٩) ، ص١٣٤ .

(٤) المصدر السابق ، ص١٨٣ .

(٥) قدامة ، المصدر السابق ، ص٢٤١-٢٤٢ .

(٦) أبو يوسف ، المصدر السابق ، ص١٣٤ .

(٧) يحيى بن آدم القرشي ، كتاب الخراج ، دار المعرفة ، (بيروت – ١٩٧٩)،ص١٧٢-١٧٣. قدامة ، المصدر السابق ، ص٤١ .

ويبدو ان مراصد المكوس كانت منتشرة في كل اجزاء الخلافة ففي العراق كانت الماصر[١]المقامة على نهر دجلة عند واسط لأخذ المكوس من السفن الصاعدة والنازلة[٢]، وفي مدينة هيت على طريق الشام كان مقدار ضرائب المكوس سنة (٣٠٦هـ/٩١٨م) ثمانون الفا ومائتين وخمسين دينارا[٣]. وفي مدينة (الخونج) باذربيجان كان هنالك مرصد لأخذ العشور على ما يخرج من اذربيجان إلى نواحي الري من الرقيق والدواب والبضائع التجارية الاخرى ، وذكر ابن حوقل (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) بان إيراد هذا المرصد سنويا كان بحدود مائة الف دينار ولا يوجد في مراصد اقاليم الاسلام ما يقارن به من حيث كثرة البضائع التي تمر به[٤]. وقد اشار الطبري إلى وجود المراصد على طريق خراسان[٥]. واشار ابن رستة (ت٢٩٠هـ/٩٠٢م) إلى أحد هذه المراصد على ذات الطريق في اقليم الجبال[٦]. وفي فارس كانت المراصد منتشرة في القرى التي على الطرق[٧]. وفي الشام كانت المكوس تفرض على البضائع الداخلة والخارجة من والى اراضي الخلافة على الحدود مع البيزنطيين[٨]. وفي مصر كانت ضرائب المكوس تؤخذ عند مدينة القلزم ، على كل حمل درهم ، وذلك في زمن الفاطميين[٩]، ولا نعلم شيء عن تلك المكوس في ذلك الأقليم قبل هذه الفترة ، وكذلك الحال في جزيرة العرب حيث ذكر المقدسي جملة متفاوتة من اسعار المكوس في جدة ، وعدن ،

---

(١) المأصر : عوارض او قواطع توضع على عرض النهر ويحكم شدّها كي لا تجوز السفن ليلا . ابن رستة، المصدر السابق ، ص١٨٥ .

(٢) المصدر نفسه والصفحة .

(٣) متز ، المرجع السابق ، ج٢ ، ص٤١٣ .

(٤) المصدر السابق ، ص٣٢٠ .

(٥) المصدر السابق ، ج٨ ، ص٣٧٩ ، ٣٨٦ .

(٦) المصدر السابق ، ص١٦٨ .

(٧) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ١٣٠ ، ١٣٢ .

(٨) عثمان ، المرجع السابق ، ج٣ ، ص١٤١ .

(٩) المقدسي ، احسن التقاسيم ، ص٢١٣ .

وزبيد ، وصعدة[1]، ويبدو ان ذلك قد حصل في القرن الرابع للهجرة/العاشر للميلاد بعد ضعف الخلافة وقيام بعض الامارات في هذا الأقليم .

ويبدو ان هذه المكوس كانت قابلة للزيادة والنقصان والرفع كلياً في بعض الاماكن أو عن بعض السلع ، وذلك وفقا لسياسة الخلفاء ووزرائهم وبما ينسجم مع مستوى الوضع المالي لبيت مال الخلافة ، ومن ذلك ما جاء في المناظرة بين وزيري الخليفة المقتدر (٢٩٥-٣٢٠هـ/٩٠٧-٩٣٢م) علي بن عيسى ، وابن الفرات إذ قال الاخير للاول "انك قد اسقطت من مال امير المؤمنين خمسمائة الف دينار" فقال الاول "لم استكثر هذا المقدار في جنب ما حططته عن امير المؤمنين من الاوزار لأنني حططت (ألغيت) المكس بمكة ، والتكملة بفارس، وجباية الخمور بديار ربيعة"[2].

سابعا : حرية الانتقال على الطرق :

لم تعرف الخلافة العباسية في بداية عهدها نظاماً معيناً لعرقلة او تحديد ضوابط السفر بين الأقاليم التابعة لها في الظروف الاعتيادية ، والذي يفهم من قصة الشاعر المؤمل[3] مع الخليفة أبي جعفر انه لم يكن هنالك نظام للتعرف إلى المسافرين او ايقافهم حينما يتطلب الامر ذلك .

---

(١) المصدر نفسه ، ص١٠٤ .

(٢) الهمداني ، تكملة تاريخ الطبري ، ص١٣ .

(٣) المؤمل : من شعراء العصرين الاموي والعباسي ، كان قد مدح المهدي في خراسان بقصيدة في ايام ولايته عليها من قبل أبيه فأعطاه المهدي عشرين الف درهم ، واتصل الخبر بابي جعفر وعلم بتوجه الشاعر إلى بغداد ، فأمر الخليفة أحد قواده بالجلوس عند جسر النهروان وتفحص المارة حتى قبض على الشاعر .أبو الفرج الاصبهاني،الاغاني،دار صعب عن طبقة بولاق، (بيروت – د.ت) ، ج١٩ ، ص١٤٧.

والظاهر ان الحال قد درج على ذلك حتى النصف الاول من المائة الثالثة للهجرة / التاسعة للميلاد فقد نظر أحد الرحالين المسلمين بشيء من التعجب إلى وجود اجازات السفر عند الصينيين وعدَّه شيء جديد وغريب لا عهد له به[1].

واما في ظروف الفتن والثورات ، فكان يصار إلى وضع نظام دقيق لمراقبة الطرق التي تهدد أمن الخلافة ، ففي ثورة ابراهيم بن عبدالله العلوي في البصرة سنة ١٤٥هـ/٧٦٢م، كان علم الخليفة أبو جعفر بتسلل بعض اهالي الكوفة سرا إلى البصرة لمؤازرة الثورة ، فعين الخليفة احد قواده على الطريق عند القادسية وأمره بمنع ذلك التسلل[2]. وفي احداث الفتنة بين الامين والمأمون سنة (١٩٤هـ/٨٠٩م) "وضع المأمون على حدود العراق رجالا على مراصد الطرق ثقات من الحرس لا يجوز عليهم الا من لا يدخل الظن في أمره ممن أتى بجواز من مخرجه إلى دار مأبه او تاجر معروف مأمون في نفسه ودينه ، ومنع الاشتات من جواز السبل والقطع بالمتاجر والوغول في البلدان في هيئة الطارئة والسابلة وفتشت الكتب"[3]، وفي ازاء ذلك انفذ علي بن عيسى بن ماهان قائد جيش الامين الكتب إلى امراء الديلم وطبرستان وما والاها يأمرهم بأن يقطعوا طريق خراسان ويمنعوا من اراد الوصول إلى جيش المأمون من المدد[4]. وحدث مثل ذلك عندما أمر الخليفة المعتضد (٢٧٩-٢٨٩هـ/٨٩٢-٩٠١م) بفرض نظام صارم على الدخول والخروج من بلاد الديلم وفق نظام خاص من اجازات المرور ، وذلك بعد حركة التمرد والعصيان التي وقعت في هذا الأقليم في عهده[5].

---

(١) متز ، المرجع السابق ، ج٢ ، ص٤٢٤ . ميخائيل عواد ، أجوزة السفر في العصور الاسلامية ، مجلة الكتاب ، س١ ، ١٩٤٦ ، مج٢ ، ج١ ، ص

(٢) الطبري ، المصدر السابق ، ص٦٣١ .

(٣) المصدر نفسه ، ج٨ ، ص٣٨٦ .

(٤) المصدر نفسه والجزء ، ص٤٠٧ .

(٥) القاضي أبي علي المحسن بن أبي القاسم التنوخي ، نشوار المحاضرة واخبار المذاكرة ، باعتناء مرجليوث ، مطبعة امين هندية (القاهرة – ١٩٢١) ، ج١ ، ص١٥٤ – ١٥٥ .

وأما في مصر فقد كان هنالك نظام دقيق لجوازات السفر المتخذة للانتقال الداخلي من مدينة إلى أخرى في البلاد المصرية منذ العصر الاموي[١]، وكانت الامارة الطولونية (٢٥٤-٢٩٣هـ/٨٦٨-٩٠٥م) تبالغ في العناية بهذا الأمر ، فلا يجوز للرجل ان يخرج من مصر على عهدهم الابجواز[٢].

وأما على حدود الخلافة مع بلاد الاعداء ، فقد كان هناك نظام دقيق لمراقبة الطرق النافذة إلى بلاد العدو من خلال المحارس والمراقب المقامة هناك ، وكان يصار إلى تفتيش سلع التجار فمن كان معه سلاح أو رقيق أو كتب فيها معلومات ذات طبيعة تجسسية يرد ويحاسب محاسبة شديدة أو يحوَّل إلى الخليفة للنظر في أمره[٣]. وقد ذكر ابن فضلان في رحلته إلى بلاد البلغار بأنه وأصحابه كانوا يحملون كتابا من صاحب خراسان إلى والي خوارزم، وذلك من اجل السماح لهم بعبور محارس المسلمين التي بباب الترك[٤]مما يدل على طبيعة الترتيبات الأمنية على معابر الحدود في تلك الفترة .

ثامنا : وسائل النقل :

كانت الحيوانات هي وسائل النقل الرئيسية إذ تتم عملية انتقال الافراد والبضائع على ظهورها[٥]، وكانت حيوانات الركوب على انواع ، وكما هو معروف حتى الوقت الحاضر، فقد استخدمت الخيول والجمال والبغال والحمير والبرازين[٦].

---

(١) متز ، المرجع السابق ، ج٢ ، ص٤٢٤ . عواد ، المرجع السابق ، ص٤٧ .

(٢) المرجع نفسه ، ص٤٨ .

(٣) قدامة ، المصدر السابق ، ص٤٩-٥٠ .

(٤) المصدر السابق ، ص١٠٨ .

(٥) كلود كاهن ، تاريخ العرب والشعوب الاسلامية منذ ظهور الاسلام حتى بداية الامبراطورية العثمانية، ترجمة بدر الدين قاسم ، دار الحقيقة ، (بيروت – ١٩٧٢) ، مج١ ، ص٢٢٥ .

Lombard. H, The Golden age of Islam, (New York-1975), p.31,217.

(٦) البراذين : صنف من الخيول الغير عربية ، ويقال لها المهاليج وتعرف بالاكاديش وتجلب من بلاد الترك والروم وغالبا ما تكون كبيرة المناخر . القلقشندي ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص١٦ .

وكما قيل فان لكل حيوان بيئة ولكل بيئة حيوان تتناسب قواه وقدرته وصفاته البيولوجية مع ظروفها ، ويكون قد كيّف حياته وصفاته وتخصصت اعضاؤه بما يلائم وظيفته، بل ان مصدر تنوع الحيوانات وتعددها وتباينها منشؤه تنوع وتعدد البيئات[١]، ففي الوقت الذي كانت فيه صحاري جزيرة العرب الميدان الطبيعي لتربة للابل[٢]، كانت المناطق الجبلية في ارمينية واذربيجان مصدرا للبغال الموصوفة بالصحة والقوة والقدرة على التحمل[٣]، وهذا لا يعني بأنه كان لكل اقليم نوع واحد من الحيوانات المخصصة للنقل ولا يسير فيه غيره والصحيح انه قد شاع استخدام بعض الحيوانات في بعض الاقاليم على حساب غيرها من حيوانات النقل ففي جزيرة العرب ذات المناخ الصحراوي والاراضي الرملية شاع استخدام الجمال على حساب الحيوانات الاخرى فوجدنا ان القوافل المتجهة من مصر والشام والعراق إلى مكة كانت مؤلفة من الجمال في الغالب[٤]، وكذلك كانت الجمال هي حيوان النقل الرئيس في طرق كرمان الصحراوية المتجهة إلى خراسان[٥]، هذا في الوقت الذي لا نجد فيه ذكرا لهذه الابل في غزوات الصوائف والشواتي المتجهة إلى بلاد الروم عبر دروب جبال طوروس الجبلية الوعرة بل يقتصر الكلام هنا على الخيول[٦]، واكثر من ذلك وجدنا الجاحظ (ت٢٥٥هـ/٨٦٨م) يتعجب من مقدرة رجال الروم على التعامل مع الأبل في الاراضي العربية

---

(١) الشامي ، المرجع السابق ، ص٢٠ .

(٢) رضا جواد الهاشمي ، تجارة القوافل في التاريخ القديم ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر ، معهد البحوث والدراسات ، (بغداد – ١٩٨٤) ، ص١٠ .

(٣) ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٩٧ .

(٤) تقي الدين احمد بن علي المقريزي ، الذهب المسبوك في ذكر حج من الخلفاء والملوك ، تحقيق : جمال الدين الشيال، مكتبة الخانجي ، (القاهرة – ١٩٥٥) ، ص٤١.الجزيري،المصدر السابق، ص٤٤٩-٤٥٩.

(٥) المقدسي ، احسن التقاسيم ، ص٤٦٩ .

(٦) قدامة ، المصدر السابق ، ص١٩٣ .

، ولكن دخول هذه الابل إلى بلاد الروم يعني هلاكها[١]، ومع ذلك فقد وجدنا قوافل الجمال تسير بين بغداد وخراسان قاطعة في طريقها اقليم الجبال الصعب المسالك مع أصناف الحيوانات الاخرى[٢].

وكانت المدة الزمنية اللازمة للانتقال من مدينة إلى أخرى تتوقف على قدرة الحيوانات على قطع المسافة بين هاتين المدينتين مع حاجة الحيوان إلى الاستراحة بين مسافة واخرى ولذلك كان يصار إلى تقسيم الطريق إلى مراحل فالطريق مثلا بين المدائن ووساط كان يقسم إلى خمس مراحل وهكذا[٣]، وقد اخبرنا ابن فضلان كيف ان القافلة التي كان يسير معها قاصدا بلاد ما وراء النهر كانت تتوقف في بعض المدن عدة ايام لاراحة الحيوانات قبل استئناف السفر[٤]. وكانت تتخذ المحامل[٥]على الجمال والبغال لنقل النساء والجرحى في حالات المعارك[٦]. ولم يكن شائعا استخدام العربات في نقل المسافرين والبضائع ، وقد علّق على ذلك آدم متز بعنف وقال ان مرد ذلك يرجع إلى جهل العرب بالمركبات وطريقة استخدامها[٧]، ولم يكن ذلك صحيحا فقد تكررت الاشارات إلى وجود العربات، بل ان ادوات الحرب والحصار كالدبابة والمنجنيق كانت تحمل على عجل يجرها الجنود وقد استخدمت منذ فترة مبكرة في الاسلام[٨]، هذا فضلاً عما اورده الطبري عن خبر الاساطين الرخامية التي امر الخليفة المهدي (١٥٨-١٦٩هـ/٧٧٤-٧٨٥م) بنقلها من الشام إلى المسجد الحرام بمكة

---

(١) أبو عثمان عمرو بن بحر الجاحظ ، الحيوان ، دار النهضة ، (القاهرة – ١٩٦٥) ، ج٣ ، ص٤٣٤.

(٢) ابن رستة ، المصدر السابق ، ص١٦٤ .

(٣) اليعقوبي ، البلدان ، ص٣٢١ .

(٤) المصدر السابق ، ص١٠٣-١٠٧ .

(٥) المحامل : واحدها المحمل وكان يثبت على ظهور الجمال والبغال بهيئة الصندوق المربع ويتكون من سواعد خشبية يتم تغطيتها بقطعة من القماش . القلقشندي ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص١٤٥ .

(٦) البلاذري ، المصدر السابق ، ص١٧١ .

(٧) المرجع السابق ، ص١٧١ .

(٨) ثابت ، المرجع السابق ، ص١٨٤ .

فنقلت بطريق البحر القلزم (الاحمر) إلى جدة ومنها تم نقلها على عجل إلى مكة[١]، ولكن من المؤسف ان لا نعرف طبيعة ذلك العجل ، كما وردت الاشارة إلى العربات في خلافة المكتفي (٢٨٩-٢٩٥هـ/٩٠١-٩٠٧م) وان هذا الخليفة اراد حمل تمثال اثري على هيئة اسد من مدينة همدان إلى بغداد وكان على وشك ارسال الفيلة والعجل من بغداد لهذه المهمة ، ولكن اصحاب الرأي حذروه من تحطم التمثال خاصة عند مروره بعقبات طريق الجبال الوعرة[٢]، واشار ابن فضلان سنة ٣٠٩هـ/٩٢١م إلى وجود العربات في اقليم خوارزم وكيف كان يحمل عليها الحطب[٣]، وأكد ياقوت فيما بعد ما قاله ابن فضلان وذكر بأن تلك العجلات كان يجرها حيوان واحد من البقر او الحمير والخيل[٤].

---

(١) المصدر السابق ، ج٨ ، ١٦٥ .

(٢) ابن الفقيه ، المصدر السابق ، ص٢٤٣ .

(٣) المصدر السابق ، ص١١٥ .

(٤) المصدر السابق ، مج٢ ، ص٣٩٨ .

الفصل الرابع
أثر الطرق على الحياة العامة

١ - الجانب الاداري والسياسي .

٢ - الجانب العسكري .

٣ - الجانب الاقتصادي .

٤ - الجانب الديني والثقافي .

الفصل الرابع
أثر الطرق على الحياة العامة

١- الجانب الاداري والسياسي :

لقد أدرك الخلفاء العباسيون أهمية الطرق لكونها الرابط الحيوي بين اقاليم الخلافة المترامية الاطراف في الشرق والغرب . لقد برز أثر الطرق في الجانب الاداري حتى من خلال اختيار موقع العاصمة بغداد ، فلقد أدرك الخليفة أبو جعفر ان العاصمة التي عزم على بنائها سوف تتوسع وتزدحم بالسكان ، وبالتالي فستحتاج إلى المزيد من المؤن والسلع التي تنقل اليها بشكل مستمر من المناطق المجاورة ، وهذا لا يكون الا من خلال اختيار موقع العاصمة في منطقة سالكة الاتصالات ، ومن هنا رفض الخليفة بناء عاصمته في منطقة قرب بلدة بارمة ، شمال موقع بغداد ، معلقا على ذلك " انما اريد موضعا يرتفق الناس به ويوافقهم مع موافقته لي ، ولا تغلو عليهم فيه الاسعار ولا تشتد فيه المؤونة فإني إن أقمت في موضع لا يُجلب اليه من البحر والبر شيء غلت الاسعار وقلّت المادة ، واشتدت المؤونة وشق ذلك على الناس"(١)، هذا بالاضافة إلى ان تأسيس العاصمة على مجمع الطرق الرابطة بين اقاليم الخلافة في الشرق والغرب يومذاك يوفر سهولة ادارية لا تتمتع بها المناطق الاخرى(٢).

لقد سعى الخلفاء الأوائل جاهدين في سبيل تأمين المواصلات بين مركز الخلافة في بغداد والاقاليم التابعة له ، فكان ان عملوا على تحسين نظام البريد وزيادة فاعليته باعتباره الاداة التي كانت توفر للخلافة القدرة على ادارة شؤون الاقاليم والأشراف عليها من العاصمة بغداد(٣)، وللتعرف إلى طبيعة ادارة الولاة للاقاليم ومحاسبتهم إذا ما قصروا في حق من حقوق الخلافة والرعية والتعرف كذلك على طبيعة معيشة السكان واستقراء اتجاهاتهم وميولهم

---

(١) الطبري ، المصدر السابق ، ج٧ ، ص٦١٥ .

(٢) حول المميزات الادارية للعاصمة بغداد يراجع الفصل الثاني من هذا البحث .

(٣) محمد صالح ، المرجع السابق ، ص٨٦ .

السياسية[١]، ورصد الحركات المناوئة للخلافة في الاقاليم والقضاء عليها قبل استفحالها والوقوف على تحركات الاعداء على حدود الخلافة واتخاذ التدابير اللازمة بشأنها[٢]. ولكي يؤدي نظام البريد هذه المهمة على احسن وجه فانه كان يحتاج إلى طرق آمنة يؤدي وظيفته من خلالها في ظل وسائل النقل المعروفة يومذاك ، فكان ان مسحت الطرق الرابطة بين بغداد والأقاليم التابعة وقسمت إلى مراحل بريدية سميت بالسكك يتم من خلالها نقل الرسائل والاخبار الخاصة بالاقاليم إلى مركز الخلافة وبالعكس[٣]، وقد بلغ من اهتمام العباسيين بسرعة وصول الاخبار ان وصل عدد سكك البريد ابان عهود خلافتهم إلى تسعمئة وثلاثين سكة[٤]، موزعة على كافة الطرق الرابطة بين بغداد واقاليم الخلافة ، يتم فيه استبدال عمال البريد لدوابهم باخرى مستريحة بين كل اربعة فراسخ واخرى[٥]، وكان من اهمية هذه الاخبار أن اصبح ديوان البريد ببغداد من اهم مناصب الخلافة في عهد الخليفة الرشيد[٦].

وكان لدرجة امان الطرق تأثير واضح في قوة نفوذ الخلافة ، فمتى ما كانت هذه الطرق مفتوحة وسالكة ساهم ذلك في تحسين الوضع المعاشي لمجتمع الخلافة من خلال ازدهار حركة التجارة والفعاليات المتعلقة بها وبما يؤدي إلى توافر فرص العمل والكسب المادي للمجتمع ، وهذا ما كان يصب في صاع استقرار الوضع السياسي بتحويل انظار المجتمع بعيدا عن إثارة الفتن والاضطرابات بوجه الخلافة ، ومتى ما ندرت فرص العمل ادى

---

(١) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ١١٢ . الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص١٦٧ – ١٦٨ .

(٢) عبد الباقي ، المرجع السابق ، ص١٧ .

(٣) اغناطيوس كراتشكوفسكي ، تاريخ الادب الجغرافي العربي ، ترجمة صلاح الدين عثمان ، لجنة التاليف والترجمة والنشر ، (القاهرة – ١٩٦٣) ، ج١ ، ص٦١ .

The Encyclopaedia of Islam – new edition – London and Leiden. 1971, Vol.1, pp. 1045-1046 .

(٤) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ١٥٣ .

(٥) محمد بن علي بن طباطبا ، المعروف بابن الطقطقي ، الفخري في الاداب السلطانية ، المطبعة الرحمانية، (مصر – د.ت) ، ص٧٨ .

(٦) محمد صالح ، المرجع السابق ، ص٩١ .

ذلك إلى انخراط نسبة لا بأس بها من المجتمع إلى سلك اللصوصية والنهب والاحتيال تلك الظاهرة التي رافقت تاريخ الخلافة في بغداد منذ اواخر القرن الثالث للهجرة / التاسع للميلاد[١]، فشكلت بذلك عبء اضافي على المجتمع والخلافة .

وكان من الطبيعي ان يؤدي أمان الطرق وازدهار حركة التجارة عليها إلى حصول الخلافة على المزيد من عشور التجارة من خلال مراصدها المقامة على الطرق بين الاقاليم والمدن، وكانت هذه العشور تؤلف مقدارا لا يستهان به من وراء بيت مال الخلافة[٢]، بالاضافة إلى الضرائب التي كانت تجبيها الخلافة من الاسواق[٣]، والتي ارتبطت هي الأخرى بالأنشطة التجارية ، كما ان ازدهار التجارة أدى إلى ظهور طبقة موسرة من التجار تستطيع الخلافة الاستعانة بهم في أوقات الحروب والأزمات من خلال عملية الاقتراض ومثال ذلك ان الخليفة المعتمد قد اقترض منهم الاموال اثناء ثورة الزنج سنة (٢٦٧هـ/٨٨٥م)[٤]، ولكن في الحقبة الاخيرة من العصر العباسي الثاني كان الخليفة الراضي يتذمر كثيرا من تضاؤل نسبة التجار في بغداد[٥]، وعندما عرض وزيره سفاتج الاقتراض على التجار ام يجد من يقرضه المال[٦]، بل ان مجموعة من التجار قدها جروا من بغداد سنة (٣٣١هـ/٨٤٢م) مع قوافل الحجيج للانتقال إلى الشام ومصر "الاتصال الفتن ببغداد وتواتر المحن عليهم من السلطان"[٧].

---

(١) الدوري ، تاريخ العراق ، ص٧٩ . عادل محيي الدين الالوسي ، الرأي العام في القرن الثالث الهجري، دار الشؤون الثقافية ، (بغداد – ١٩٨٧) ، ص٩٤ .

(٢) طه خضر عبيد ، ضرائب التجارة في الدولة العربية الاسلامية ٢-٤ هـ/ ٨-١٠م ، مجلة التربية والعلم، كلية التربية ، جامعة الموصل ، ع٢٧ ، س٢٠٠٠ ، ص١٤٢-١٤٣ .

(٣) الدوري ، تاريخ العراق ، ص١٦ .

(٤) ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ج٦ ، ص١٦ .

(٥) الصولي ، المصدر السابق ، ص٧٦ .

(٦) المصدر نفسه والصفحة .

(٧) ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ج٦ ، ص٣١٦ .

لقد كان أمن الطرق من الواجبات الشرعية التي ينبغي على الخلافة القيام بها على احسن وجه بوصفها الراعي والمسؤول عن المجتمع الاسلامي ومصالحه وبما يسهل حصول الرعية على مصادر المعيشة واداء فريضة الحج التي هي ركن من اركان الدين الاسلامي الحنيف[١]، ومن خلال اعتداد الخلفاء العباسيين بأنفسهم وتركيزهم على اضفاء الصبغة الدينية على حكمهم بوصفهم الوريث الشرعي للخلافة على المسلمين[٢]، كل ذلك جعل امن الطرق من الاعباء التي حاول الخلفاء جاهدين القيام بها من خلال بذل الاموال للقبائل القاطنة على مسارات الطرق لكسب ودّهم وكف اذاهم عن المسافرين والتدخل العسكري بحد السيف إذا ما تطلب الامر ذلك ، ومن هنا جاء اهتمام الخلفاء بطرق الحجيج خاصة ومن ذلك ان الخليفة المقتدر كان يصرف إلى الحرمين وفي طريقهما ثلاثمائة وخمسة عشر الف دينار في السنة[٣].

ان المسافات الشاسعة التي كانت تفصل العاصمة بغداد عن اقاليم الخلافة وخاصة النائية منها كبلاد ما وراء النهر ، والسند ، وكرمان شرقا ، وافريقية غربا ، وفي ظل وسائل النقل المعروفة يومذاك جعلت السيطرة على كل اراضي الخلافة وضمان وحدتها يحتاج من الخلفاء إلى جهد غير اعتيادي واموالا طائلة تنفق على الحملات التي كانت توجهها الخلافة لقمع حركات التمرد والعصيان التي كانت تنشب في مختلف اقاليم الخلافة والتي لا يكاد يخلو منها عصر أي خليفة من الخلفاء بالاضافة إلى ما كانت تتطلبه عملية مقارعة اعداء الخلافة على حدودها الخارجية ، ولقد كان الخلفاء الاوائل بمستوى تلك التحديات وكانوا لا يتورعون

---

(١) الماوردي ، المصدر السابق ، ص١٣٧ .

(٢) ابن الطقطقي ، المصدر السابق ، ص٩٩ . فاروق عمر فوزي ، العباسيون الاوائل (جامعة بغداد – ١٩٧٧) ، ط٢ ، ج٢ ، ص٨١-٨٦ .

(٣) ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ج٦ ، ص٧٠ .

عن تجشم عناء السفر وقيادة الحملات والقيام بجولات تفقدية في الاقاليم[١]، حتى اننا لنجد ان ثلاثة من هؤلاء الخلفاء وهم المهدي ، والرشيد ، والمأمون قد وافتهم المنية وهم يقودون الحملات العسكرية ضد المناوئين والاعداء[٢]. وعندما فقد الخلفاء اللاحقون ذلك الحماس ، لم يجدوا بدا من التخلي عن بعض أقاليم الخلافة حيث لا يمكنهم الاعتماد في ادارتها وهم قابعون في بغداد على نزاهة العمال والولاة الذي اغراهم عجز الخلفاء وبعد المسافة بين الاقاليم وحاضرة الخلافة ، الامر الذي ادى إلى الانفصال التدريجي حتى لم يبق تحت سيطرة الخلافة في الفترة التي سبقت التسلط البويهي سوى بغداد وأطرافها[٣]، وهذا ما قيّد الخلفاء وزاد من اعبائهم المالية بعد توقف خراج الاقاليم عن الوصول إلى العاصمة حتى ان الخليفة الراضي الذي حاول انتزاع ولاية الموصل من بني حمدان لتقوية نفوذه فسار إليها من بغداد سنة (٣٢٧هـ/٩٣٨م)، ولكنه حين قرر العودة إلى بغداد لم يكن معه شيء من المال الذي تستلزمه نفقات العودة[٤]، وعندها لا نتوقع ان يفكر هو من خلفه في تكرار هذه المحاولة ثانية .

٢- الجانب العسكري :

لقد أدركت الخلافة ما للطرق من تأثير على وجودها ، ولذلك فقد روعي عند اتخاذ موقع العاصمة بغداد بأن تكون حصينة من الهجمات المضادة ، وذلك ان وضعها بين نهري

---

(١) يلاحظ مثلا ان الخليفة المنصور كان كثير التجوال فقد زار مدينة القدس مرتين في خلافته متفقداً ومرافقا للقوات التي كان يرسلها إلى افريقية . المقريزي ، الذهب المسبوك ، ص٣٧ .

(٢) الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص١٩٣ ، ٣٤٧ ، ج٩ ، ص١١٨ – ١١٩ .

(٣) كانت الخارطة السياسية لاقاليم الخلافة القديمة سنة ٣٢٥هـ/٩٣٦م بالشكل التالي ، خراسان وما وراءها شرقا تحت حكم السامانيين ، والديلم وطبرستان والجبال وفارس تحت سيطرة البويهيين ، والموصل والجزيرة في يد بني حمدان ، والشام ومصر تحت حكم الاخشيديين ، والبحرين والأجزاء الجنوبية من جزيرة العرب تحت حكم القرامطة . ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ج٦ ، ص٢٨٨ .

(٤) الصولي ، المصدر السابق ، ص١٢٨ – ١٢٩ .

دجلة والفرات وفروعهما سوف يمكنها من عرقلة تقدم الجيوش المعادية باتجاهها ، والتحكم بالمداخل المؤدية اليها ، "وأنت بين انهار لا يصل إليك عدو إلا على جسر او قنطرة ، فاذا قطعت الجسر واخربت القناطر ، لم يصل اليك عدوك"[١].

ان الطرق هي المنافذ والممرات التي انتقلت جيوش الخلافة بواسطتها إلى حدودها الخارجية لتوجيه الضربات لاعدائها ، والقضاء على حركات التمرد والفتن التي قد تتشب داخل حدودها ، ولذلك فقد عمل الخلفاء على تأمين خطوط الاتصالات مع الاقاليم والأطراف وبما يضمن سهولة انسيابية حركة القطعات العسكرية ومعداتها عبر هذه الطرق[٢]، فكان ان عملت على تمهيد الطرق العسكرية المؤدية إلى بلاد الاعداء ومثل ذلك ما قامت به الخلافة في عهد الرشيد حيث بنيت القناطر والجسور على مجاري الانهار التي تعترض الطرق المؤدية إلى بلاد الروم[٣]، كما شقت الطرق بين الثغور والعواصم المواجهة لبلادهم[٤]، وذلك لضمان تواصل النجدات فيما بينها في حالة التعرض للهجوم . وفي فترة الحرب التي خاضتها الخلافة مع الحركة الحزمية[٥]في اذربيجان ، امر الخليفة المعتصم باعادة اصلاح جميع الطرق المؤدية إلى ارمينية واذربيجان واصلاح الحصون المقامة على هذه الطرق

---

(١) الطبري ، المصدر السابق ، ج٧ ، ص٦١٧ . ابن الاثير ، المصدر السابق ، ج٥ ، ص٥٥٨ – ٥٥٩ .

(٢) ثابت ، المرجع السابق ، ص٤٦ .

(٣) الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص٣٧٨ .

(٤) ثابت ، المرجع السابق ، ص٤٦ .

(٥) ظهرت الحركة الخزمية التي تزعمها بابك الحزمي في المنطقة المحصورة بين ارمينية واذربيجان وقد بدأت سنة ٢٠١هـ/٨١٦م واستمرت إلى سنة ٢٢٢هـ/٨٣٦م وشكلت خطرا على الدولة العباسية وقتلت الكثير من المسلمين ومثلت بهم وقد أنفقت الخلافة الكثير من الاموال وخسرت الكثير من الجند حتى تسنى لها القضاء على هذه الحركة في عصر الخليفة المعتصم . الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص٥٥٦ . خليل ابراهيم السامرائي وآخرون ، تاريخ الدولة العربية الاسلامية في العصر العباسي (جامعة الموصل – ١٩٨٢) ، ص٤٢– ٤٣ .

وشحنها بالرجال وذلك لحماية القوافل القادمة بالمؤن والذخيرة للجيش العباسي[١]. وقد اقيمت مخازن الاغذية وأعلاف الحيوانات والتي كانت تسمى بالأهراء على الطرق ايضا[٢]، وذلك لضمان متطلبات الجيوش المتنقلة على الطرق من هذه المستلزمات.

لقد أدركَت الخلافة بان الطريق سلاح ذو حدين من الناحية العسكرية فيمكن استخدامه لصالحها ، كما يمكن ان يستخدمه الاعداء ضدها ، ولذلك قامت الخلافة بتحصين المناطق الواقعة على الطرق الرابطة بين اراضيها والعالم الخارجي وخصوصا على الحدود المشتركة مع الاقوام التي تربطها علاقات عدائية مع الخلافة كبلاد الروم البيزنطيين ، ولذلك فقد شحن الخلفاء ، المنافذ الرابطة بين الجانبين عبر جبال اللكام (طوروس) بالجند ، وأعادوا بناء المدن الثغرية الهامة الواقعة على مفارق الطرق الحربية والممرات الجبلية التي كانت مداخل للقوات البيزنطية إلى اراضي الخلافة ، وكانت أهم النقاط السوقية التي أعاد الخلفاء بنائها وتحصينها هي قاليقلا وكمخ وقلوذية في القسم الشرقي من الحدود الاسلامية البيزنطية لحماية الجزء الشمالي الغربي من اقليم ارمينية وفي وسط المنطقة الحدودية اقيمت الحدث وزبطرة وملطية لحماية الجزيرة ، وفي الغرب اقيمت المصيصة وطرسوس وأذنة لحماية الطريق الساحلي الرابط بين اراضي الخلافة والبيزنطيين[٣]. وفي خراسان وبلاد ما وراء النهر اقيمت الربط والقلاع الحربية على حدود اراضي الخلافة وذلك لحماية البلاد من غارات قبائل الاتراك الغزية ومن ذلك مثلا كان رباط فراوة إلى الشمال من مدينة مرو على أطراف الصحراء الفاصلة بين خراسان والقبائل التركية[٤]. وفي اوقات توغل الجيوش الاسلامية في حملاتها إلى داخل بلاد الروم كان يصار إلى تحصين الطرق بحاميات عسكرية مكثفة خوفا من حركات التفاف محتملة يمكن ان يقوم بها العدو خلف القوات المتوغلة ، ومن ذلك ان الرشيد حين ولى غزو الصائفة سنة (١٩١هـ/٨٠٦م) ، لهرثمة بن اعين ، خرج معه مرافقا

---

(١) الطبري ، المرجع السابق ، ج٩ ، ص١٩٤ .

(٢) ثابت ، المرجع السابق ، ص٥٣ .

(٣) عثمان ، المرجع السابق ، ج ٢ ، ص٢٤١ .

(٤) ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٧٢ .

حتى بلغ درب الحدث فرتب هناك بعض قواته وعاد إلى الرقة[١]. وعندما نقضت قبائل البجة صلحها مع الخلافة سنة (٢٤١هـ/٨٥٥م) ، وهاجمت صعيد مصر ، وهددت أمن الطريق البري الرابط بين اسوان ومكة عبر البحر القلزم ، أمر الخليفة المتوكل بإرسال حملة عسكرية اليهم ، وامر بأن تشحن المؤونة لهذه القوة في البحر حتى ميناء عيذاب لكي تتمكن من تأدية مهمتها[٢]، إذ ان الذي اغرى قبائل البجة على نقض الصلح هو اعتقادهم بعدم إمكانية توجيه القوات اليهم من قبل الخلافة بسبب صعوبة المسالك الصحراوية المؤدية إلى بلادهم فضلا عن انعدام المؤونة التي تحتاجها القوات .

وعند نشوب الفتن والثورات في بعض أقاليم الخلافة كان يصار إلى إقامة بريد عسكري خاص بين مركز الخلافة في بغداد والقوات المكلفة بالقضاء على هذه الحركات ، وذلك لكي يتسنى للخلفاء الوقوف على طبيعة الوضع القائم وابداء التوجيهات اللازمة وارسال الإمدادات ان تطلب الأمر ، ومن ذلك انه لما استفحلت حركة الزط[٣]في بطائح البصرة في عصر الخليفة المعتصم ، ارسل القوات لمحاربتهم ورتب بين البطائح وبغداد بريد خاص وكانت الأخبار تأتيه "في ساعات من النهار واول الليل"[٤]. وبلغ من اهتمام الخليفة المعتصم بتتبع أخبار المعارك بين قواته والحركة الحزمية في اذربيجان ، انه نظم البريد بينه وبين عسكر الافشين وجعل من سامراء إلى عقبة حلوان خيلا مضمرة بين كل

---

(١) الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص٣٢٢-٣٢٣ .

(٢) البلاذري ، المصدر السابق ، ص٢٣٩ .

(٣) الزط : قوم جاء بهم الحجاج بن يوسف الثقفي من السند مع جواميسهم وأسكنهم في البطائح فتكاثروا بها واجتمع اليهم قوم من العبيد والموالي فاجتمعوا على التمرد وقاموا بقطع الطريق المائي بين بغداد والبصرة ، فلما استخلف المعتصم وجه الجيوش للقضاء عليهم . البلاذري ، المصدر السابق ، ص٣٦٨ .

(٤) المصدر نفسه ، ص٣٦٨-٣٦٩ .

فرسخ وآخر ، فكانت الرسائل تصل اليه من قواته في اربعة ايام واقل[١]. ولما بدأ التحرش الفاطمي بمصر سنة ٣٠٢هـ/٩١٤م رتب علي بن عيسى وزير الخليفة المقتدر بريدا خاصا بين بغداد ومصر، وكانت الاخبار تصله من هناك في كل يوم[٢].

لقد كانت عملية التحكم بالطرق من الاجراءات الفعالة التي استخدمتها الخلافة في حروبها وذلك ما للطريق من تأثير على قوة العدو لكونها المنافذ التي يتزود من خلالها بالمؤن والامدادات ، ولذلك كان يصار إلى فرض الحصار على معاقل المتمردين عندما يصعب القضاء عليها بقوة السلاح ، وذلك لفعالية هذا السلاح الزمني في انهاك قوة العدو واجباره على الاستسلام ، وقد استخدمت هذه الأداة في اكثر من مناسبة ، فقد فرض الحصار على معقل المقنع[٣] في بلاد ما وراء النهر لمدة أربع سنوات حتى تم القضاء على حركته في سنة ١٦٣هـ/٧٧٩م في عصر الخليفة المهدي بعد ان فشلت كل الحملات العسكرية السابقة في القضاء عليها[٤].

وبعد تراجع نفوذ الخلافة منذ القرن الرابع للهجرة / العاشر للميلاد ، اصبحت الطرق التي طالما كانت تستخدم لصالح الخلافة في السابق ، تشكل خطرا حقيقيا على

---

(١) الطبري ، المصدر السابق ، ج٩ ، ص٥٢ .

(٢) عريب بن سعد القرطبي ، صلة تاريخ الطبري ، تحقيق محمد أبو الفضل ابراهيم ، دار المعارف (القاهرة – د.ت) ، ص٥٢ .

(٣) المقنع : كان يذكر تحت عدة أسماء منها هاشم وحكيم وعطاء ، وهو رجل من نواحي مرو ، ادعى الالوهية ونادى باحلال المحرمات ، وكان يرتدي قناعا يستر بها عوراة وجهه فسمي بالمقنع ، وبعد ان كثر اتباعه بدأ بمهاجمة القرى ، ثم فرّ من قبضته القوات العباسية إلى ما وراء النهر وتحصن في منطقة جبلية هناك وقد وجهت إليه الخلافة الحملات تلو الاخرى حتى تم القضاء على حركته . الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص١٣٥ ، ١٤٤ ، ج٩ ، ص٣١–٥٥ . السامرائي ، المرجع السابق ، ص٤٠–٤٢ .

(٤) أبو بكر محمد بن جعفر النرشحي – تاريخ بخارى ، تعريب امين عبد المجيد بدوي ونصر الله بشير، دار المعارف ، (مصر – ١٩٦٥) ، ص٩٨– ١٠٣. ارمينوس فامبري ، تاريخ بخارى منذ اقدم العصور حتى الوقت الحاضر،ترجمة احمد محمود الساداتي،مطابع الاعلانات الشرقية،(القاهرة – ١٨٧٢)، ص٨٨.

معقل الخلافة الوحيد المتبقي في العراق ، كونها المنافذ التي كانت تأتي بالاعداء من الشرق والغرب، ولذلك بدأت الخلافة في هذه المرحلة تفكر بقطع الطرق التي عمل الخلفاء الاوائل علـى بنائهـا وتمهيـدها ، ومـن ذلـك قطعـت قـوات الخلافـة فـي عصـر المقتـدر سـنة ٣١٥هـ/٩٢٧من قنطرة ، على نهر زبارا بناحية عقرقوف (غربي بغداد) لمنع القرامطة من التقدم باتجاه بغداد ، وذكر ابن الجوزي ان أبا طاهر كبير القرامطة سبر المخاضة فلم يجد معبرا ولو وجد لما ثناه عن بغداد شيء(١). وفي خلافة الراضي ايضا ، قطعت قوات الخلافة سنة ٣٢٥هـ/٩٣٦م قنطرة على نهر اربق في الاحواز لمنع البويهيين من التقدم باتجاه العراق(٢).

٣- الجانب الاقتصادي :

كان للطرق تأثير كبير على الوضع الاقتصادي في كل الأوقات فالطرق هي التي تغذي المدن بمتطلبات الحياة(٣). لقد أدى الاستقرار النسبي الذي شهده العصر العباسي وما صاحبه من عوائق المرور بين أقاليم الخلافة إلى تنشيط الحالة الاقتصادية من خلال نشاط حركة التجارة على الصعيد الداخلي والخارجي ، وهذا مما أدى إلى تبادل السلع والمنتجات بين الأقاليم بكميات كبيرة(٤) بما كان يؤدي إلي انخفاض أسعار هذه السلع من خلال وصولها إلى الأسواق بكميات كبيرة ، كما أدى نشاط التجارة إلى تعدد وتنوع السلع بشكل لم يعرف له مثيل في السابق فمحلة الحربية (في الجانب الغربي من بغداد) كانت مركز التجار الأجانب ، حيث سوق باب الشام الكبير الذي يمتد في شارع عظيم ، تتفرع منه إلى الجوانب دروب طوال ، وفي كل درب اهل بلد من البلدان يطلق اسمهم عليه ، ومن تجار هذه السوق ، اهل

---

(١) ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ج٦ ، ص٢٠٨ .

(٢) الهمداني ، تكملة تاريخ ، ص٨٩ .

(٣) حمدان ، المرجع السابق ، ص٣٠٦ .

(٤)حسن احمد محمود، العالم الاسلامي في العصر العباسي ، دار الفكر العربي (القاهرة-١٩٧٣)،ص٢٠٢.

بلخ ، وأهل مرو ، وأهل الختل ، وأهل بخارى ، واهل كابل شاه ، وأهل خوارزم[١]، وأدى هذا إلى ظهور ما يشبه السوق التجارية الحرة في وقتنا الحاضر .

وكان لنشاط حركة التجارة دورا في ارتباط نسبة لا بأس بها من المجتمع في معاشها بهذه الحرفة بصورة مباشرة وغير مباشرة ، فبالاضافة إلى التجار أصحاب رؤوس الأموال ، ظهرت الطوائف التي امتهنت الحرف المتعلقة بخدمة التجارة ، ومن ذلك الجمالون ، الذين كانوا يتولون عملية نقل البضائع بين الاقاليم ويستدل على وجود هذه الفئة من الخصومة التي نشبت بين الخليفة ابو جعفر والجمالون الذين كانوا يتولون نقل متاع الخليفة إلى مكة في موسم حج سنة (١٥٨هـ/٧٧٤م) ، حيث شكوا الخليفة الى قاضي المدينة[٢]، ويستدل عليها كذلك من رواية الطبري حول حملة الخليفة الرشيد الى خراسان سنة (١٩٣هـ/٨٠٨م) حيث تسند الرواية إلى رجل كان جده حمالا يملك مائة جمل تولى نقل تجهيزات الخليفة إلى طوس[٣]. كما ان المؤرخ الهمداني كان جمّالاً يتولى نقل الحجيج من اليمن إلى مكة ، وقد ورث هذه الحرفة عن أبيه وجده[٤]. وهناك ذكر للحمالين الذين كانوا يتولون عملية تحميل البضائع وتفريغها ، وكانوا يرافقون القوافل لاداء هذه الخدمة[٥]. كما رافق حركة تدفق السلع والبضائع بين الأقاليم ظهور المخازن والخانات والفنادق في المدن لحفظ البضائع لقاء أجور معينة ، ومثال ذلك مدينة نيسابور التي كان فيها خانات وفنادق كبيرة يستخدمها التجار في خزن السلع والبضائع التي كانوا يتاجرون بها[٦].

وكان لدرجة أمان الطرق ونشاط حركة التجارة عليها ، اثر في تنمية وتشجيع الصناعات الحرفية في الأقاليم والمدن وزيادة الإنتاج بشكل يفوق الاكتفاء الذاتي ، ونجد من

---

(١) اليعقوبي ، البلدان ، ص٢٤٦ . الدوري ، تاريخ العراق ، ص١٣٤ .

(٢) المقريزي ، المصدر السابق ، ص٤١ .

(٣) المصدر السابق ، ج٨ ، ص٣٤٤ .

(٤) صفة جزيرة العرب ، (مقدمة المحقق) ، ص٩ .

(٥) الجزيري ، المصدر السابق ، ص٤٥٥ .

(٦) ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٢٦٠ .

ذلك صناعات سلع معينة قد خصصت للتصدير ، فماء الورد الذي يصنع بمدينة جور "ينقل إلى سائر الأرض حتى المغرب وبلد الروم والأندلس"[١]، ويصنع بمدينة تستر بالاحواز "الديباج الذي يحمل إلى جميع الآفاق"[٢]، وتشتهر الري بصناعة الأمشاط ، ويصدر من قزوين الأكسية والجوارب ، ومن قم الكراسي واللجم والركب[٣]، وغير ذلك من كثير الأمثلة التي لا حصر لها في هذا الجانب ، كما أدى توسع الصناعات التصديرية الى التوسع بزراعة المحاصيل المرتبطة بهذه الصناعات مثل القطن والكتان بالاضافة الى تشجيع زراعة بعض المحاصيل القابلة للتصدير مثل محصول قصب السكر الذي كن يزرع بكثرة في الاحواز ليصدر إلى الأقاليم الأخرى[٤].

لقد أدى ازدهار التجارة الى تصنيف البلدانيين للمدن على اسس اقتصادية فالبصرة هي عين العراق[٥]، ومدينة زرنج بصرة خراسان[٦]، ومدينة هراة هي مطرح الحمولات من فارس الى خراسان وهي فرضة خراسان وسجستان[٧]، ومدينة خزنة هي إحدى فرض خراسان وخزائن السند[٨]، ونيسابور فرضة فارس والسند وكرمان ، ومطرح خوارزم والري وجرجان[٩].

لقد أدت كثافة الحركة على الطرق إلى ظهور مدن وقرى وتجمعات سكنية في مناطق قد لا تتوفر فيها خصائص موقع المدينة المثالي ، واعتمد سكانها في معاشهم على خدمة الطريق ، ومثال ذلك مدينة آمل (في شمال شرق خراسان) قد قامت في وسط صحراء

---

(١) المصدر نفسه والصفحة.

(٢) المصدر نفسه ، ص٢٣١ .

(٣) المقدسي ، احسن التقاسيم ، ص٣٩٦ .

(٤) المصدر نفسه ، ص٤١٧ .

(٥) الثعالبي ، المصدر السابق ، ص١٠٢ .

(٦) المقدسي ، المصدر السابق ، ص٣٠٤ .

(٧) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٢٥٦ .

(٨) المقدسي ، احسن التقاسيم ، ص٣٠٣ .

(٩) المصدر نفسه ، ص٣١٥ .

على مجمع طرق خراسان القاصدة إلى ما وراء النهر[١]، وكذلك نجد مدينة ساوة (في اقليم الجبال) على طريق خراسان ، كان اكثر أهلها جمّالون يحملون حاج ما وراء النهر على جمالهم إلى مكة[٢]، وكذا كانت مدينة عيذاب على البحر القلزم (من جهته الغربية) قد قامت لأغراض خدمة التجارة والطريق ، ولم يكن في موقعها ما يشجع على إقامة البنيان لولا طريق البحر[٣].

لقد أدى تطور التجارة وتعقد عملياتها إلى ظهور ونمو المؤسسات المالية والمصرفية فظهرت حوانيت الصيارفة في بغداد والمدن الواقعة على طرق التجارة من اجل توفير السيولة اللازمة لتسهيل عمليات البيع والشراء مقابل فوائد معلومة ، فكانت تقوم مقام البنوك في وقتنا الحاضر[٤].

يمكن التماس تأثير الطرق على الوضع الاقتصادي للمجتمع من خلال متابعة الحالة الامنية للطريق ، فعندما تكون الطرق بين المدن والأقاليم آمنة والتجارات والمسافرين عليها سائرة ، يؤدي ذلك إلى استقرار الوضع المعاشي للمجتمع ، اذ تميل أسعار المواد الغذائية والسلع والمنتجات الأخرى إلى الاستقرار عند المستوى المعقول والمتعارف عليه ، ويستطيع كل فرد ان ينظم حياته المعاشية من خلال الموازنة بين دخله ومصروفاته ، ولكن عند انقطاع الطرق بسبب الحروب والفتن وازدياد شر اللصوص على الطرق ينقطع ويقل وصول السلع والبضائع ، وهذا ما يؤدي إلى ارتفاع أسعار المواد الغذائية الاساسية التي كان الخبز في مقدمتها باعتباره الغذاء الرئيسي لشريحة واسعة من المجتمع[٥]، وقد شهد تاريخ الخلافة العديد من الأزمات التي أثّرت في المستوى المعاشي للسكان وخير ما يمثل ذلك الحصار

---

(١) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص٢٨١ .

(٢) ابن حوقل ، المصدر السابق ، ص٣٠٧ .

(٣) ناصر خسرو ، المصدر السابق ، ص٧٢ – ٧٣ . ابن جبير ، المصدر السابق ، ص٤٤ .

(٤) الدوري ، تاريخ العراق ، ص١٦٧ .

(٥) الجاحظ ، البخلاء،المكتبة الثقافية،(بيروت – ١٩٧٨)،ط٢،ص١٢٧. الآلوسي، المرجع السابق، ص١٢٤.

الذي ضرب على بغداد اكثر من مرة ، فخلال الفتنة التي نشبت بين الأمين والمأمون على الخلافة حاصرت قوات المأمون بغداد سنة (١٩٧هـ/٨١٢م) وأمر طاهر بن الحسين (قائد جيوش المأمون) بقطع الإمدادات عن مدينة بغداد وقطع كل الطرقات المؤدية اليها ، "فغلت الاسعار ، وصار الناس في اشد الحصار ، فيئس كثير منهم من الفرج" واضطر الامين إلى بيع الاقوات التي في مخازنه الخاصة[١]، لم يكن ذلك مجديا بطبيعة الحال امام الحصار المحكم والطويل الأمد فقد ذكر المسعودي (ت٣٤٦هـ/٩٥٧م) ان أسعار الخبز في هذه الفتنة اصبحة رطلا بدرهم في محال بغداد المحاصرة التابعة للامين ، بينما كان سعر الخبز عشرين رطل بدرهم في الأحياء والمحال التي أصبحت تابعة لقوات المأمون ورفع الحصار عنها[٢]. ولما حاصر اسماعيل بن يوسف (الذي يدَّعي النسب إلى البيت العلوي) مكة سنة (٢٥١هـ/٨٦٥م) هلك اهلها جوعا وعطشا فبيع الخبز ثلاث اواق بدرهم[٣]، ولو قيس السعر بفترات اخرى مرت بها الخلافة العباسية ، لظهر مدى الغلاء الفاحش الذي شهده اهل مكة في ذلك الحصار ففي خلافة المتوكل (٢٢٣-٢٤٧هـ/٨٤٦-٨٦١م) مثلا كان سعر الخبز في الاحواز خمسين رطلا بدرهم[٤]. وفي الفتنة التي نشبت بين المستعين والمعتز حول منصب الخلافة ، سنة(٢٥٢هـ/٨٨٦م) اذ لجأ المستعين إلى بغداد ففرضت قوات المعتز الحصار عليها ، فشكا الناس من الغلاء الفاحش وطالبوا بانهاء الاوضاع مما كان له ابلغ

---

(١) الطبري ، المصدر السابق ، ج٨ ، ص٤٥٩-٤٦١ .

(٢) المصدر السابق ، ج٣ ، ص٤٠٧ . والرطل البغدادي يساوي حوالي ٤٠٦غم . هنتس ، المرجع السابق،ص٣٥ .

(٣) ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ج٥ ، ص٢٦ . ابو الفداء ، الحافظ بن كثير الدمشقي ، البداية والنهاية، دار ابن كثير ، (بيروت – ١٩٦٧) ، ج١١ ، ص٩. والاوقية في جزيرة العرب تساوي ١٢٥ غرام. هنتس ، المرجع السابق ، ص١٩ .

(٤) التنوخي ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص٩ . والرطل يساوي ١٢ اوقية . هنتس ، المرجع السابق،ص٣٠. ومن ذلك يظهر بان ستمائة اوقية من الخبز بيعت بدرهم ، وثلاث اواق من الخبز بيعت بدرهم ايضا . وهو ما يظهر مدى الغلاء الفاحش الذي تعرض له اهل مكة .

الاثر في تنحي المستعين عن الخلافة[1]. وهذه أمثلة لما كان للطرق من تأثير على الوضع الاقتصادي لمجتمع الخلافة في المدى القصير والملموس . واما اثرها على المجتمع في المدى البعيد ، فليس ادل على ذلك من ان مدينة بغداد التي روعي عند اتخاذ موقعها الأهمية الاقتصادية من خلال بنائها على شبكة الطرق التي كانت تتحكم في توجيه التجارة الدولية بين الشرق والغرب حينذاك[2]، فلقد نمت المدينة وتوسعت بشكل قد يفوق الحسابات التي توقعها الخليفة ابو جعفر ومستشاروه آنذاك ، وقد غدت في غضون مائة عام مدينة عملاقة لم يعرف لها مثيل في مدن أقاليم الخلافة الاخرى[3]، وكان اتساع حجم المدينة وازدياد عدد السكان يحتاج إلى عمق اقتصادي تتكأ عليه ، وكانت الحركة التجارية بين بغداد ومدن العراق والاقاليم المجاورة والبعيدة تمثل ذلك العمق الذي كان يرفد العاصمة باسباب الحياة[4]. وما ان انقضت فترة الازدهار التي عاشتها الخلافة والتي كان من ابرز مظاهر انقضائها فقدان السيطرة الادارية والعسكرية على الاقاليم وتقلص حدود الخلافة إلى أدنى مستوى منذ مطلع القرن الرابع للهجرة/العاشر للميلاد حتى غدا نفوذ الخلافة منذ عهد الخليفة الراضي (٣٢٢-٣٢٩هـ/٩٣٣-٩٤٠م) لا يتعدى حدود بغداد واطرافها "فبطلت دواوين المملكة وضعفت الخلافة"[5]. وهذا أدى إلى ظهور مشكلة ازدياد عدد السكان في بغداد ، إذ لم يعد يتناسب حجم السكان مع الموارد المتاحة وأدى ذلك بالنتيجة التدهور الوضع المعاشي لشريحة كبيرة من السكان وتفشت ظاهرة الفقر والبطالة واصبح ارتفاع اسعار المواد الغذائية حالة مزمنة ومستمرة ، ففي سنة (٣٢٤هـ/٩٣٦م) "غلا السعر فجاع الناس وعدم الخبز خمسة ايام ووقع الطاعون واقترب

---

(١) اليعقوبي ، تاريخ ، ج٢ ، ص٤٩٩ . ابن كثير ، المصدر السابق ، ج١١ ، ص٧ .

(٢) الدوري ، تاريخ العراق ، ص١١٩ .

(٣) لسترنج ، المرجع السابق من ص٤٨ .

(٤) ابن تغري بردي ، المصدر السابق ، ج١ ، ص٤٥ . لسترنج ، المرجع السابق ، ص١٠٩ .

(٥) ابن الجوزي ، المصدر السابق ، ج٦ ، ص٢٨٨ .

بذلك الموت وخص ذلك الضعفاء ، وربما بقي الموتى على الطريق على حالهم"[١]، وفي سنة (٣٣٠هـ/٩٤١م) "عز الدقيق فلم يوجد ، فبعث الخليفة المتقي بكبير قضاته إلى الموصل طالبا من بني حمدان بانزال الدقيق إلى بغداد "[٢]، وفي سنة (٣٣١هـ/٩٤٢م) ، "كثرت المتلصصة ببغداد وكبست دور المياسير ، وخرج الناس عن بغداد هاربين على كل وجه على انسداد طرقهم ، ولو أمنوا الخرج أضعاف من خرج"[٣].

لقد كان لصعوبة النقل في ظل الوسائل التقليدية المعروفة آنذاك أن جعل البضائع التجارية تخضع للقانون التجاري المعروف في ذلك الوقت وهو ان تكون البضاعة خفيفة الوزن وغالية الثمن إلى حد يكون سعرها قادرا على تغطية نفقات نقلها وتحقيق فائض الربح، وهذا ما يفسر اقتصار السلع والبضائع المخصصة للتجارة على أشياء خفيفة وغالية الثمن تتألف في معظمها من الألبسة والكماليات ، وبعض الطرائف ، وأصناف محدودة من المنتجات الزراعية[٤].

ثالثا : الجانب الديني والثقافي :

ان الطرق هي الرابط العلمي بين أقاليم الخلافة ومن خلالها انتشرت تعاليم الاسلام ومؤثرات الثقافة العربية الاسلامية إلى مختلف الاتجاهات[٥]، وقد بدا دور الطريق واضحا في نشر تعاليم الاسلام منذ ايام الفاتحين ، فقد وصل الاسلام إلى المدن والاقاليم الواقعة على الطرق الواضحة والسهلة نسبياً ، بينما تعثر وصوله إلى مناطق وجيوب جبلية بسبب وعورة الطرق المؤدية اليها ، وابرز مثال على ذلك بلاد الديلم وطبرستان فقد كان لوعورة الطرق المؤدية إلى هذه البلاد الجبلية اثر كبير في تعثر الفتح العربي الاسلامي وبالتالي بقائها على

---

(١) المصدر نفسه والجزء ، ص٢٨٢ .

(٢) الصولي ، المصدر السابق ، ص٢٢٥ .

(٣) المصدر نفسه ، ص٣٣٤ .

(٤) ابن خلدون ، المصدر السابق ، ص٣١٤ .

(٥) منير الدين احمد ، تاريخ التعليم عند المسلمين ، ترجمة وتعليق : سامي الصقار ، دار المريخ للنشر ، (الرياض – ١٩٨١) ، ص٦٧ .

وثنيتها حتى كانت بدايات انتشار الاسلام فيها سنة ٢٥٠هـ/٨٦٤م عندما دخل الحسن بن زيد العلوي إلى هذه البلاد فاقبل سكانها على اعتناق الاسلام(١).

ولا شك في ان أمان الطرق ومقدار الخدمات المتوفرة عليها قد شجعت المسلمين على أداء فريضة الحج من مختلف الأقاليم ، وكان اداء هذه الفريضة يحقق غاية روحية للمسلمين باعتبارها إحدى أركان الدين الإسلامي الحنيف الواجب أدائها على كل مسلم قادر على ذلك ، فضلا عن كونها توفر فرصة زيارة الحرمين الشريفين مكة والمدينة ، تلك المدينتين اللتين انبثق منهما نور الإسلام إلى مختلف الاتجاهات ، وبما يساهم في إعادة المسلمين إلى أجواء عصر الرسالة الخالد ، وقد حققت رحلة الحج فوائد جمة على صعيد نشر الثقافة في مختلف أقاليم الخلافة ، فقد ساعدت على التقاء جموع المسلمين بأعداد كبيرة في مكة وهذا ما كان يؤدي إلى الامتزاج بين المسلمين من مختلف الأقاليم ويساعد على الالتقاء بكبار علماء المسلمين وفقهائهم وبما يؤدي إلى تبادل الأفكار بين المسلمين بشأن المسائل التشريعية والفقهية المتعلقة بأصول الدين وتصحيح ما هو مغلوط عند البعض(٢)، وكانت رحلة الحج المنتظمة بشكل سنوي إلى مكة من مختلف الأقاليم قد دفعت الخليفة أبى جعفر إلى استغلال هذه المناسبة والطلب من مالك بن انس ، كبير فقهاء الحجاز ، (ت ١٧٩هـ/٧٩٥م)، ان يدوّن للناس كتاباً يكون أساسا لقانون إسلامي عام للخلافة بعد ان تعددت الاراء وكثرت مسائل الجدل والتبويب والتنظير في أمور الدين(٣). وكان الخليفة أبو جعفر يبتغي من ذلك ان تحمل رحلة الحج ذلك الكتاب إلى مختلف أقاليم الخلافة وبما يحقق وحدة العقيدة الدينية بين سكانها ، ورغم رفض الإمام مالك لهذا الاقتراح(٤)فان آراءه التي

---

(١) الطبري ، المصدر السابق ، ج٩ ، ص٢٧٤ . السامرائي ، المرجع السابق ، ص١٣٥ .

(٢) احمد ، المرجع السابق ، ص٦٧ . السامرائي ، دراسات في تاريخ الفكر العربي ، دار الكتب ، (جامعة الموصل – ١٩٨٣) ، ص٣٨ .

(٣) برهان الدين ابراهيم بن محمد بن فرحون ، الديباج المذهب في معرفة اعيان المذهب ، مكتبة الفحامين ، (مصر – ١٩٦١) ، ص٢٤ .

(٤) السامرائي ، دراسات ، ص١٥٠ – ١٥١ .

كانت تدعو إلى الأخذ في كتاب الله وسنة نبيه وترك القياس والتأويل في المسائل الشرعية قد أخذت طريقها إلى المغرب العربي واصبحت مذهبا لأهل تلك البلاد عرف بالمذهب المالكي وذلك بحكم العلاقة الجغرافية بين الحجاز والمغرب واقتصار رحلة المغاربة على الحجاز دون المرور بالعراق[١]الذي اصبح هو الآخر في تلك الفترة مركزا للدراسات الفقهية بحكم احتضانه للعاصمة بغداد ووقوعه على طرق حجيج أقاليم الخلافة الشرقية وكان ذلك سببا في اعتناق مذهب العراق الحنفي من قبل سكان تلك الاقاليم[٢]، ومن ذلك يبدو ان الطرق قد تحكمت في انتشار المذاهب والتيارات الدينية بين الاقاليم حسب مراكز التأثير وموقعها من اجزاء الخلافة .

وكانت رحلة الحج النواة التي تبلورت منها فكرة الرحلة في طلب العلم ، تلك الرحلة التي نشطت نشاطا كبيرا في العصر العباسي بين مختلف أقاليم الخلافة ، وكانت تهدف في بداية امرها إلى جمع الحديث الشريف من افواه الرواة في مختلف بلدان الخلافة ثم شملت مختلف العلوم الدينية والعقلية[٣]، وقد أدت الطرق تبعا لذلك مهمة الربط بين اجزاء الخلافة في الشرق والغرب من الناحية الدينية والفكرية وجعلت بلدان الخلافة أشبه بالمدينة الواحدة تنطوي قلوب ابنائها على مباديء واحدة وتعاليم متماثلة[٤]، ومن مراجعة كتب الطبقات نرى نسبة احد العلماء إلى بلد والاشارة إلى البلدان التي درس فيها فمحمد بن اسحق النيسابوري ، (ت٣١٠هـ/٩٢٢م) أحد طلاب الحديث وقد جمعه من خلق كثير من أهل خراسان وبغداد والبصرة والكوفة والحجاز ، وكان احد رفاقه يكتب عنه بينما هو يكتب عن شخص آخر في بلد آخر[٥]. وعلى شاكلة هذا الرجل هناك الألوف ممن ترجم لهم الخطيب البغدادي وغيره .

---

(١) ابن خلدون ، المصدر السابق ، ص٣٥٦ . محب محمود قاسم ، الحياة الفكرية في عهد الاغالبة ، رسالة ماجستير غير منشورة ، (جامعة الموصل – ١٩٨٦) ، ص٢٢٦ .

(٢) السامرائي ، دراسات ، ص١٧٢ .

(٣) احمد ، المرجع السابق ، ص٦٧ .

(٤) السامرائي ، دراسات ، ص١٤٤ .

(٥) الخطيب البغدادي ، المصدر السابق ، ج١ ، ص٢٤٨ .

وكان لسياسة الانفتاح التي اتبعتها الخلافة العباسية وما سبقها من ازالة عوائق المرور بين أقاليم الخلافة منذ العصر الراشدي أثراً في امتزاج العنصر العربي بغيره من العناصر في العراق والشام ومصر وفارس ، وحتى شبه جزيرة العرب لم تعد اقليما للعرب بل صارت اقليما للمسلمين جميعا حيث لا توجد قيود لمن يريد السكنى والمجاورة في مكة[١]. وهذا ما كان يؤدي في طبيعة الحال إلى الامتزاج الثقافي بين السكان على مختلف اجناسهم وخلق ثقافة جديدة من هذا المزيج يمكن ان نلتمس ابسط آثارها في تشابه الملابس التي كان يرتديها المجتمع آنذاك ، فزي اهل العراق كان له ما يشابهه عند اهل مدينة المنصورة في اقليم السند ، ومدينة الري في اقليم الجبال ، ومدينة بست في اقليم سجستان[٢]وغيرها .

ويتصف سكان المدن على رأي القزويني (ت٦٨٢هـ/١٢٨٣م) ، "بالامزجة الصحيحة والاخلاق الطيبة ، والآراء الصالحة ، والعقول الوافرة"[٣]. والذي يستنتج من هذا النص ، ان سكان المدن كانوا اكثر رجاحة في العقل والتفكير بفعل الانفتاح الحضاري على المناطق المجاورة عكس المناطق الجبلية والجيوب الصحراوية المعزولة عن المناطق المجاورة كمنطقة الحسا ، في جنوب شرق جزيرة العرب والتي مرّ بها ناصر خسرو في القرن الخامس الهجري / الحادي عشر الميلادي ، فلاحظ من تخلف سكانها بما لم يألفه عند سكان مناطق العالم الاسلامي الاخرى التي مرّ بها يومذاك[٤]. وتترك الطرق آثارها حتى على لغة المجتمع التي تعد هي الاخرى إرثاً ثقافياً وحضارياً تكتسبها المجتمعات بالتداول والممارسة ، وبينما نجد ان لغة واحدة قد انتشرت في مساحة واسعة وتكلمت بها شريحة كبيرة من المجتمع آنذاك ، ومثال ذلك اللغة العربية التي اصبحت بحكم كونها لغة الدين والثقافة الجديدة اللغة الرسمية لاقاليم الخلافة[٥] إلى جانب اللغات المحلية الاخرى والتي تعد اللغة الفارسية من اكثرها

---

(١) السامرائي ، دراسات ، ص٦٤-٦٥ .

(٢) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص١٧٢ ، ٢٠٨ ، ٢٤٥ .

(٣) القزويني ، آثار البلاد واخبار العباد ، دار صادر ، (بيروت - ١٩٦٠) ، ص٨ .

(٤) المصدر السابق ، ص٩٥ .

(٥) السامرائي ، دراسات ، ص٦٦ .

انتشارا فقد كانت لغة السكان في أقاليم فارس وخراسان وكرمان وسجستان ، وهذا ناشيء بطبيعة الحال بحكم الاتصال الحضاري بين هذه الاقاليم على مر العصور ، هذا في الوقت الذي كانت فيه مناطق صغيرة اخرى فيها عدة لغات وذلك بحكم الانعزال الحضاري في المناطق الوعرة الصعبة الاتصالات ، ومثال ذلك منطقة جبال القبق في شمال شرق ارمينية ، حيث كان بها اكثر من سبعين لغة او لهجة ، والشخص فيها لا يفهم لغة صاحبه من نفس المنطقة الا بترجمان(١).

---

(١) ابن الفقيه ، المصدر السابق ، ص٣٩٥ . الاصطخري ، المصدر السابق ، ص١٩٢ .

الخاتمــة

الخاتمــة

تبـين مـن خـلال موضـوع (الطـرق البريـة فـي ظـل الخلافـة العباسـية ١٣٢-٣٣٤هـ/٧٤٩-٩٤٥م) ما يأتي :

١- ان امتداد اراضي الخلافة على مساحة واسعة من قارتي آسيا وافريقيا وما تميزت به من تباين في بعض اشكال سطحها بين مناطق جبلية وعرة ، واخرى صحراوية قاحلة ، فضلا عن عدد من الموانع المائية وتباين المناخ ، الامر الذي زاد من تحديات الطبيعة على الطرق، كما زاد من محاولات الإنسان للتخفيف من تلك التحديات .

٢- على الرغم من ان بعض الطرق البرية الرئيسية ، كانت مستحدثة وسالكة قبل تأسيس الخلافة العباسية فقد أدركت الخلافة منذ البداية ، الصلة المباشرة بين الطرق وبين المتطلبات الإدارية والعسكرية والاقتصادية وغيرها ، حينما جعلت العاصمة بغداد – مركزا للطرق البرية إلى مختلف الجهات ، كما عملت على احياء واستحداث كثير من الطرق الفرعية الأخرى.

٣- لغرض التخفيف من معاناة السفر على الطرق البرية ، وضمان الانسياب عليها لمختلف الأغراض ، فقد بذلت الخلافة جهودا كبيرة في هذا المجال من بينها : تسوية بعض الطرق وإنشاء القناطر والجسور ، والحرص على توافر أماكن الاستراحة والمياه وتعزيز الأمن ، كما حرصت على تثبيت العلامات الإرشادية الدالة على الطرق ، وتحديد مسافاتها، والتعريف بأفضل مواسم السفر عليها .

٤- كما أظهرت الدراسة ان الطرق وتأثيرها ، لا يقتصر على ادارة الخلافة لخدمة شؤونها المختلفة فحسب ، بل ما يتصل بذلك أيضاً من أنشطة وحاجيات إنسانية واجتماعية واقتصادية ودينية لسكان الخلافة وغيرهم . وعندما فقدت الخلافة إدارتها وهيبتها على الطرق ، وتراجعت الأنشطة والحاجات الإنسانية عليها ، صارت الطرق مداخل للغزاة ووسائل مضافة للتدهور الحضاري

وأخيرا أرجو ان أكون قد وفقت في تسليط الضوء على جانب من الحقيقة التي أردت الوصول اليها . والله من وراء القصد .

الباحث

قائمة المصادر والمراجع

أولاً : المصادر

- ***القرآن الكريم .***

- ***ابن الأثير ، عز الدين علي بن محمد بن محمد (ت ٦٣٠هـ/ ١٢٣٢م) :***

١- الكامل في التاريخ ، دار الفكر ، (بيروت – ١٩٧٨) .

- ***ابن الأثير ، مجد الدين بن محمد بن محمد (ت ٦٠٦هـ/١٢٠٩م) :***

٢- النهاية في غريب الحديث والأثر ، المطبعة الخيرية ، (القاهرة – ١٩٠٠)

- ***الأزدي ، ابو زكريا يزيد بن محمد بن اياس (ت٣٣٤هـ/٩٤٥م) :***

٣- تاريخ الموصل ، تحقيق علي حبيبة ، دار التحرير للطبع والنشر ، (القاهرة–١٩٦٧).

- ***الأزرقي ، ابو الوليد محمد بن عبدالله (ت بعد ٢٤٤هـ/٨٥٨م) :***

٤- اخبار مكة ، مكتبة خياط ، (بيروت –١٩٦٤) .

- ***الاصبهاني ، ابو الفرج علي بن الحسين بن محمد (ت ٣٥٦هـ/٩٦٦م) :***

٥- الأغاني ، دار صعب عن طبعة بولاق ، (بيروت – د.ت) .

- ***الأصطخري ، ابو اسحق ابراهيم بن محمد (ت ٣٤٠هـ/٩٥١م) :***

٦- المسالك والممالك ، مطبعة بريل ، (ليدن – ١٩٢٧) .

- ***ابن اياس ، محمد بن احمد الحنفي المصري (ت ٩٣٠هـ/١٥٢٣م) :***

٧- المختار من بدائع الزهور في وقائع الدهور ، مطابع الشعب ، (القاهرة – ١٩٦٠) .

- ***البكري ، أبو عبيد عبدالله بن عبد العزيز (ت ٤٨٧هـ/١٠٩٤م) :***

٨- المغرب في ذكر بلاد افريقية والمغرب ، مطبعة المثنى ببغداد عن طبعة دي سيلان(الجزائر – ١٨٥٧) .

- ***البلاذري ، ابو الحسن احمد بن يحيى بن جابر (ت ٢٧٩هـ/٨٩٢م) :***

٩- فتوح البلدان ، تحقيق رضوان محمد رضوان ، دار الكتب ، (بيروت – ١٩٧٨) .

- ***ابن تغري بردي ، أبو المحاسن جمال الدين يوسف (ت٨٧٤هـ/١٤٦٩م) :***

١٠- النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة ، المؤسسة المصرية للتأليف والطباعة والنشر ، (القاهرة – د.ت) .

- ***التنوخي ، القاضي ابو علي المحسن بن علي بن محمد (ت ٣٨٤هـ/٩٩٤) :***

١١- نشوار المحاضرة واخبار المذاكرة ، باعتناء مرجليوث ، مطبعة امين هندية ، (القاهرة-١٩٢١) .

- ***الثعالبي ، ابو منصور عبد الملك بن محمد بن اسماعيل (ت ٤٢٩هـ/١٠٣٧) :***

١٢- لطائف المعارف ، تحقيق ابراهيم الايباري وحسن كامل ، دار احياء الكتب (القاهرة-١٩٦٠).

- ***الجاحظ ، ابو عثمان عمرو بن بحر بن حبيب (ت٢٥٥هـ/٨٦٨م) :***

١٣- البخلاء ، المكتبة الثقافية ، (بيروت – ١٩٧٨) ، ط٢ .

١٤- الحيوان ، دار النهضة ، (القاهرة – ١٩٦٥) .

- ***ابن جبير ، ابو الحسن محمد بن احمد (ت ٦١٤هـ/١٢١٧م) :***

١٥- رحلة ابن جبير ، دار مكتبة الهلال ، (بيروت – ١٩٨١) .

- ***الجزيري ، عبد القادر بن محمد بن عبد القادر الانصاري (ت٩٨٧هـ/١٥٧٩م) :***

١٦- درر الفوائد المنظمة في اخبار الحاج وطريق مكة المعظمة ، المطبعة السلفية (القاهرة-١٩٦٤م) .

- ***ابن الجوزي ، ابو الفرج عبد الرحمن بن علي بن محمد (ت ٥٩٧هـ/١٢٠٠م) :***

١٧- المنتظم في تاريخ الملوك والأمم ، دائرة المعارف العثمانية (حيدر اباد الدكن-١٩٣٧).

- ***ابن حوقل ، محمد بن علي النصيبي (ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) :***

١٨- صورة الارض ، مكتبة الحياة ، (بيروت-د.ت) .

- ***ابن خرداذبة ، ابو القاسم عبيد الله بن عبدالله (ت ٢٧٢هـ/٨٨٥م) :***

١٩- المسالك والممالك ، باعتنار دي غوبيه ، مطبعة بريل ، (ليدن-١٨٨٩) .

- ***الخطيب البغدادي ، ابو بكر احمد بن علي (ت ٤٦٣هـ/١٠٧٠م) :***

٢٠- تاريخ بغداد ، مطبعة الخانجي (القاهرة-١٩٣١) .

- ***ابن خلدون ، عبد الرحمن بن محمد (ت ٨٠٨هـ/١٤٠٥م) :***

٢١- مقدمة ابن خلدون ، دار العودة ، (بيروت – ١٩٨١) .

- ***ابن رستة ، ابو علي احمد بن عمر (ت ٣٠٠هـ/٩١٢م) :***

٢٢- الاعلاق النفيسة ، مطبعة بريل ، (ليدن – ١٨٩١) .

- ***ابن سعيد ، ابو الحسن علي بن موسى (ت ٦٨٥هـ/١٢٨٦) :***

٢٣- كتاب الجغرافية ، تحقيق اسماعيل العربي ، المكتب التجاري ، (بيروت – ١٩٧٠) .

- ***الشابشتي ، ابو الحسن علي بن محمد (ت ٣٨٨هـ/٩٩٨م) :***

٢٤- الديارات ، تحقيق كوركيس عواد ، دار الرائد العربي ، (بيروت – ١٩٨٦) ، ط٣ .

- ***الصابي ، ابو الحسن الهلال بن المحسن (ت ٤٤٨هـ/١٠٥٦م) :***

٢٥- تحفة الامراء في تاريخ الوزراء ، تحقيق عبد الستار احمد فراخ ، دار احياء الكتب ، (حلب-١٩٥٨).

- ***الصولي ، ابو بكر محمد بن يحيى (٣٣٥هـ/٩٤٦م) .***

٢٦- اخبار الراضي والمتقي (٣٢٢-٣٣٣هـ) ، نشرج هيورث . د.ن ، دار المسيرة ، (القاهرة-١٩٧٩) ، ط٢ .

- ***الطبري ، محمد بن جرير (ت ٣١٠هـ/٩٢٢م) :***

٢٧- تاريخ الرسل والملوك ، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم ، دار المعارف ، (القاهرة-١٩٨٧) .

- ***ابن الطقطقي ، محمد بن علي بن طباطبا (ت٧٠٩هـ/١٣٠٩م) :***

٢٨- الفخري في الاداب السلطانية ، المطبعة الرحمانية ، (مصر – د.ت) .

- ***ابن العديم ، كمال الدين ابي القاسم عمر بن احمد (ت ٦٦٠هـ/١٢٦١م) :***

٢٩-زبدة الحلب في تاريخ حلب ، تحقيق سامي الدهان ، المطبعة الكاثوليكية ، (دمشق – ١٩٥١م) .

- ***العمري ، ابن فضل الله (ت٧٤٩هـ/١٣٤٨م) :***

٣٠-مسالك الابصار في ممالك الامصار ، تحقيق احمد زكي باشا ، دار احياء الكتب ، (القاهرة-١٩٢٤) .

- ***ابن فرحون ، برهان الدين ابراهيم بن علي (ت ٧٩٩هـ/١٣٩٧م) :***

٣١-الديباج المذهب في معرفة أعيان علماء المذهب ، مكتبة الفحامين (مصر – ١٩٦١) .

- ***ابن فضلان ، احمد بن فضلان بن العباس (عاش في النصف الأول من القرن الرابع للهجرة / العاشر للميلاد)***

٣٢-رسالة ابن فضلان ، تحقيق سامي الدهان ، مديرية احياء التراث،(دمشق-١٩٧٧)،ط٢

- ***ابن الفقيه ، ابو بكر احمد بن محمد الهمداني (ت ٢٩٧هـ/٩١٠م) :***

٣٣-مختصر كتاب البلدان ، باعتنار دي غوييه ، مطبعة بريل ، (ليدن – ١٨٨٥) .

- ***قدامة ، ابو الفرج قدامة بن جعفر البغدادي (ت ٣٢٩هـ/٩٣٨م) :***

٣٤-الخراج وصنعة الكتابة ، شرح وتعليق محمد حسين الزبيدي ، دار الرشيد للنشر ، (بغداد-١٩٨١) .

- ***القرشي ، يحيى بن آدم (ت٢٠٣هـ/٨١٨م) :***

٣٥-كتاب الخراج ، دار المعرفة ، (بيروت – ١٩٧٩) .

- ***القرطبي ، عريب بن سعد (ت٣٧٠هـ/٩٨٠م) :***

٣٦-صلة تاريخ الطبري ، تحقيق محمد ابو الفضل ابراهيم ، دار المعارف ، (القاهرة-د.ت) ،ط٢ .

- ***القزويني ، زكريا بن محمد بن محمود (ت ٦٢٢هـ/١٢٢٥م) :***

٣٧-اثار البلاد واخبار العباد ، دار صادر ، (بيروت – ١٩٦٠) .

٣٨-عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات ، تحقيق فاروق سعد ، دار الآفاق الجديدة ، (بيروت – ١٩٧٨) ، ط٣ .

- ***القلقشندي ، احمد بن علي (ت٨٢١هـ/١٤١٨م) :***

٣٩-صبح الاعشى في صناعة الانشا ، دار الكتب العلمية ، (بيروت – ١٩٨٧م) .

- ***ابن كثير ، اسماعيل بن عمر القرشي الدمشقي (ت٧٧٤هـ/١٣٧٢م) :***

٤٠-البداية والنهاية في التاريخ ، دار ابن كثير ، (بيروت – ١٩٦٧) .

- ***الماوردي ، ابو الحسن علي بن محمد بن حبيب (ت٤٥٠هـ/١٠٥٨م) :***

٤١-الأحكام السلطانية والولايات الدينية ، دار الكتب العلمية ، (بيروت – د.ت) .

- ***المسعودي ، ابو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت ٣٤٦هـ/٩٥٧م) :***

٤٢-مروج الذهب ومعادن الجوهر ، دار الاندلس ، (بيروت – ١٩٨١) ،ط٤ .

- ***مسكويه ، ابو علي احمد بن محمد بن يعقوب (ت٤٢١هـ/١٠٣٠م) :***

٤٣-تجارب الامم ، باعتناء آمد روز ، مطبعة التمدن الصناعية ، (مصر – ١٩١٤) .

- ***المقدسي ، شمس الدين محمد بن احمد بن أبي بكر (ت٣٨٧هـ/٩٩٧م) :***

٤٤-احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم ، مطبعة بريل ، (ليدن-١٩٠٦) ،ط٢ .

- ***المقدسي ، مطهر بن طاهر (ت ٣٣٣هـ/٩٤٤م) :***

٤٥-البدء والتاريخ ، نشر كلمان هوار ، مطبعة برطرند ، (فرنسا-١٩٠٧) .

- ***المقريزي ، تقي الدين احمد بن علي (ت٨٤٥هـ/١٤٤١م) :***

٤٦-الخطط المقريزية ، دار صادر ، (بيروت ٠ د.ت) .

٤٧-الذهب المسبوك في ذكر من حج من الخلفاء والملوك ، تحقيق جمال الشيال ، مكتبة الخانجي (القاهرة-١٩٥٥) .

- ***ابن منظور ، ابو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم (ت ٧١١هـ/١٣١١م) :***

٤٨-لسان العرب المحيط ، تصنيف يوسف خياط ، دار لسان العرب ، (بيروت-د.ت).

- ***مؤلف مجهول من القرن السادس الهجري / الثاني عشر للميلاد :***

٤٩-الاستبصار في عجائب الامصار ، نشر وتعليق سعد زغلول عبد الحميد ، دار الشؤون الثقافية (بغداد-١٩٨٥) .

- ***مؤلف مجهول من القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي :***

٥٠-العيون والحدائق في اخبار الحقائق من خلافة الوليد بن عبد الملك الى خلافة المعتصم، مطبعة بريل ، (ليدن-١٨٧١) . والقسم الاول من الجزء الرابع تحقيق نبيلة عبد المنعم داود ، مطبعة النعمان ، (النجف - ١٩٧٢) .

- ***ناصر خسرو ، أبو معين ناصر خسرو علوي المروزي (عاش في القرن الخامس للهجرة / الحادي عشر الميلادي) :***

٥١-سفرنامة ، ترجمة يحيى الخشاب ، لجنة التأليف والترجمة والنشر ، (القاهرة-١٩٤٥).

- ***النرشحي ، ابو بكر محمد بن جعفر (ت٣٤٨هـ/٩٥٩م) :***

٥٢-تاريخ بخارى ، ترجمة امين عبد المجيد بدوي ونصر الله مبشر ، دار المعارف ، (القاهرة-١٩٦٥) .

- ***نظام الملك ، الطوسي وزير السلاجقة (ت٤٨٠هـ/١٠٧٦م) :***

٥٣-سياسة نامة (سيرة الملوك) ، ترجمة يوسف حسين بكار ، دار الثقافة ، (قطر-١٩٨٧)،ط٢ .

- ***الهمداني ، محمد بن عبد الملك بن ابراهيم (ت٥٢١هـ/١١٢٧م) :***

٥٤-تكملة تاريخ الطبري ، تحقيق البرت يوسف كنعان ، المطبعة الكاثوليكية ، (بيروت-١٩٦١)، ط٢ .

- ***الهمذاني ، الحسن بن يعقوب (ت بعد ٣٣٤هـ/٩٤٥م) :***

٥٥-صفة جزيرة العرب ، تحقي محمد بن علي الاكوع ، دار الشؤون الثقافية (بغداد-١٩٨٩) .

- ***ياقوت ، شهاب الدين ابي عبدالله ياقوت الحموي البغدادي (ت ٦٢٦هـ/١٢٢٨م) :***

٥٦-معجم البلدان ، دار احياء التراث العربي (بيروت - د.ت) .

- ***اليعقوبي ، احمد بن يعقوب بن جعفر بن وهب بن واضح (ت٢٨٤-٨٩٧م) :***

٥٧-البلدان ، ملحق بكتاب الاعلاق النفيسة لابن رستة ، مطبعة بريل ، (ليدن-١٨٩١) .

٥٨-تاريخ اليعقوبي ، دار صادر ، (بيروت - ١٩٦٠) .

- ***ابو يوسف ، يعقوب بن ابراهيم (ت ١٩٢هـ/٨٠٧م) :***

٥٩-كتاب الخراج ، دار المعرفة ، (بيروت -١٩٧٩) .

ثانيا : المراجع

أ ـ الكتب العربية المعربة

- ***احمد ، منير الدين***

١- تاريخ التعليم عند المسلمين ، ترجمة وتعليق سامي الصقار ، دار المريخ للنشر ، (الرياض - ١٩٨١) .

- ***الآلوسي ، عادل محيي الدين .***

٢- الرأي العام في القرن الثالث الهجري ، دار الشؤون الثقافية ، (بغداد-١٩٨٧) .

- ***باقر ، طه .***

٣- مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة ، مطبعة العاني ، (بغداد-١٩٥١) .

- ***جرنفيل ، فريمان .***

٤- التقويمان الهجري والميلادي ، ترجمة حسام محي الدين الالوسي ، مطبعة الجمهورية (بغداد - ١٩٨٦) ، ط٢ .

- ***حسونة ، محمد احمد .***

٥- الجغرافية التاريخية الاسلامية ، لجنة البيان العربي ، (القاهرة- ١٩٥٠) .

- ***حمدان ، جمال .***

٦- جغرافية المدن ، عالم الكتب ، (القاهرة – د.ت) ، ط٢ .

٧- دائرة المعارف الاسلامية ، ترجمة محمد ثابت الفندي وآخرون ، انتشارات جهان تران ، ١٩٣٣ .

- ***الدوري ، تقي الدين عارف .***

٨- عصر أمرة الأمراء في العراق (٣٢٤-٣٣٤هـ) ، مطبعة اسعد ، (بغداد-١٩٧٥).

- ***الدوري ، عبد العزيز عبد الكريم .***

٩- تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري ، دار المشرق ، (بيروت -١٩٨٦)،ط٢ .

- ***رمضان ، احمد .***

١٠-الرحلة والرحالة المسلمون ، دار البيان العربي ، (جدة-د.ت) .

- ***السلطان ، يوسف محمد .***

١١-جغرافية النقل والتجارة الدولية ، (جامعة البصرة – ١٩٨٨) .

- ***الشامي ، صلاح الدين علي .***

١٢-جغرافية النقل والمواصلات ، المكتبة الانكلو مصرية (القاهرة-د.ت) .

- ***شريف ، ابراهيم .***

١٣-الموقع الجغرافي للعراق وأثره في تاريخه العام حتى الفتح الاسلامي ، مطبعة شفيق ، (بغداد – ١٩٤٩) .

- ***عثمان ، فتحي .***

١٤-الحدود الاسلامية البيزنطية بين الاحتكاك الحربي والاتصال الحضاري ، الدار القومية للطباعة والنشر ، (القاهرة- ١٩٧٨) .

- ***عبد الباقي ، احمد .***

١٥-معالم الحضارة العربية في القرن الثالث الهجري ، مركز دراسات الوحدة العربية ، (بيروت – ١٩٩١) .

- ***عبد القوي ، شوقي .***

١٦-تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الاسلامية ، عالم المعرفة ، (الكويت-١٩٩٠).

- ***العلي ، صالح احمد .***

١٧-بغداد مدينة السلام ، مطبعة المجمع العلمي العراقي ، (بغداد-١٩٥٨) .

- ***غالب ، عبد الرحيم .***

١٨-موسوعة العمارة الاسلامية ، المطبعة العربية ، (بيروت – ١٩٨٨) .

- ***فامبري ، ارمينوس .***

١٩-تاريخ بخارى منذ اقدم العصور حتى الوقت الحاضر ، ترجمة احمد محمود الساداتي ، مطابع الاعلانات الشرقية ، (القاهرة-١٨٧٢) .

- ***فوزي ، فاروق عمر .***

٢٠-العباسيون الاوائل ، (جامعة بغداد ، ١٩٧٧) ، ط٢ .

- ***فيصل ، شكري .***

٢١-حركة الفتح العربي في القرن الاول الهجري ، دار العلم ، (بيروت - ١٩٨٠)،ط٥.

- ***كامل ، فاروق .***

٢٢-جغرافية النقل ، المكتبة الانجلو مصرية ، (القاهرة-١٩٨١) .

- ***كاهن ، كلود .***

٢٣-تاريخ العرب والشعوب الاسلامية منذ ظهور الاسلام حتى بداية الامبراطورية العثمانية ، ترجمة بدر الدين قاسم ، دار الحقيقة ، (بيروت - ١٩٧٤) .

- ***كحالة ، عمر رضا .***

٢٤-اعلام النساء في عالمي العرب والاسلام ، المطبعة الهاشمية ، (دمشق - ١٩٥٨)،ط٢.

- ***كراتشكوفسكي ، أغناطيوس .***

٢٥-تاريخ الادب الجغرافي العربي ، ترجمة صلاح الدين عثمان هاشم ، لجنة التأليف والترجمة والنشر ، (القاهرة -١٩٦٣) .

- ***لسترنج ، كي .***

٢٦-بلدان الخلافة الشرقية ، ترجمة بشير فرنسيس وكوركيس عواد ، مطبعة العاني ، (بغداد-١٩٥٤) .

- ***متز ، آدم .***

٢٧-الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري ، ترجمة عبد الهادي ابو ريدة ، دار الكتاب العربي ، (بيروت - ١٩٦٧) ، ط٢ .

- ***محمد ، سوادي عبد .***

٢٨-تجارات البصرة وطرقها الى بلدان المغرب الاسلامي في القرن الثاني الهجري حتى أواخر القرن الرابع ، (جامعة البصرة -١٩٩٠) .

- **محمود ، حسن احمد**

٢٩-العالم الاسلامي في العصر العباسي ، دار الفكر العربي ، (القاهرة – ١٩٧٣) .

- **نيبور ، كارستن .**

٣٠-رحلة نيبور الى العراق في القرن الثامن عشر ، ترجمة محمود حسين الامين ، دار الجمهورية للطبع والنشر ، (بغداد – ١٩٦٥) .

- **هنتس ، فالتر .**

٣١-المكاييل والاوزان الاسلامية ، ترجمة كامل العسلي ، الجامعة الاردنية ، (عمان–١٩٧٠).

ب - الكتب الأجنبية :

1- The Encyclopedia of Islam – (London & Leiden. 1971), New edition.

Lombard, H.

2- The Golden age of Islam, (New York – 1975).

Verma, H.C

3- Mediaval routes to India, (Calcutta-1978).

Warmington, E.H

4- The Commerce between the Roman Empire and India, (Cambridge-19285) .

ج - الرسائل الجامعية :

حسن ، محمد صديق .

١- تجارة العراق مع بلدان المشرق في القرنين الثاني والثالث الهجريين ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، (جامعة الموصل – ١٩٨٥) .

قاسم ، محب محمود .

٢- الحياة الفكرية في عهد الاغالبة ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، (جامعة الموصل – ١٩٨٦) .

محمد صالح ، خولة عيسى .

٣- نشأة البريد وتطوره في الدولة العربية الاسلامية حتى عام ٣٣٤هـ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، (جامعة بغداد – ١٩٨٥) .

د - الدوريات والبحوث :

١- عبد العزيز ، سمير الدسوقي :"مكة المكرمة – دراسة في جغرافية المدن" .

– ***بحوث المؤتمر الجغرافي الاسلامي الاول ، جامعة محمد بن سعود ، الرياض ، ١٩٨٤ .***

٢-عبيد ، طه خضر :"ضرائب التجارة في الدولة العربية الاسلامية ٢-٤هـ/٨-١٠م.

– ***مجلة التربية والعلم ، كلية التربية ، جامعة الموصل ، ع٢٧ ، ٢٠٠٠ .***

٣- عواد ، ميخائيل :"أجوزة السفر في العصور الاسلامية" .

– ***مجلة الكتاب ، دار الشؤون الثقافية المصرية ، س١ ، ١٩٤٦ .***

٤- مالكي ، سليمان عبد الغني :"طريق حجاج الشام ومصر منذ الفتح الاسلامي الى منتصف القرن السابع الهجري" .

– ***مجلة الدارة ، دارا الملك عبد العزيز ، الرياض ، ع١ ، س١٠ ، ١٩٨٤ .***

٥- معروف ، ناجي :"زوارق بغداد وجسورها في خلافة العباسيين" .

- ***مجلة الاقلام ، وزارة الثقافة ، بغداد ، س٣ ، ع٢ - ٥ ، ١٩٦٦ - ١٩٦٧ .***

٦- النقوري ، أمين :"المسالك والدروب التي انتشر عليها الاسلام .

- ***بحوث المؤتمر الجغرافي الاسلامي الأول ، جامعة محمد بن سعود ، الرياض ١٩٨٤ .***

٧- الهاشمي ، رضا جواد :"تجارة القوافل في التاريخ القديم" .

- ***المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر ، معهد البحوث والدراسات ، بغداد- ١٩٨٤ .***

٨-اليوزبكي ، توفيق سلطان : "الثغور ودورها العسكري والحضاري" .

- ***مجلة آداب الرافدين ، كلية الآداب ، جامعة الموصل ، ع٢١ ، ١٩٧٩ .***

ABSTRACT

Undoubtedly, man's aim to establish land routes is closely connected to his needs with regard to both near and far futures. When some routes are no longer used because they are no longer valid, human activities are innovated and developed in order to meet man's different spiritual and materialistic needs. Routes have always contributed to the issue of circulating and deepening heaven's ideologies on earth and through which the human heritage passes. They played an important role in serving and supporting the social, economical and political fields on one hand and tightening the relations among countries and peoples in all ages on the other hand. This proves the direct and vital connection of routes to the man's life; the main reason behind man's care and follow up of routes.

If the historical study of routes, their conditions, and their role to serve man in all fields of life refers to one of the important landmarks of Islamic Arab civilization, such a landmark remains crucial at all times and in all places. Accordingly, perhaps the main reason behind the choice of the topic (The Land Routes during the Abbasid Caliphate 132-334 A.H./ 749-945 A.D.) lies in the rarity of the studying of such topics in the Islamic Arabic history. And if some references and researches have tackled such routes, either directly or indirectly, there has been no comprehensive scientific study of routes and their varied aspects during the aforementioned era, especially if we know that that period was the most prosperous of the Abbasid Caliphate with regard to supplying and dispatching Al-Futooh campaigns, confronting the rival local movements, defeating the opposing foreign military campaigns, taking care of the regions administration and post affairs, and all other matters relevant to these routes, their conditions, and public activities on them.

The research subsumes a prelude, four chapters, an introduction, and a conclusion. The prelude outlines the Caliphate boundaries, identification with its regions, positions and geographical nature. Chapter One deals with the factors affecting the routes in an attempt to pinpoint those that mostly affected the extension of the routes among the caliphate regions whether they were natural, human, political, economic, religious, etc. Chapter Two ,which is entitled the (Land routes) is devoted to the clarification of the networks of routes between the caliphate regions which could be divided into five main routes according to the centrality of their points of departure from the Capital Baghdad, in addition to the secondary routes that were connecting the capital with other cities and different outskirts. Chapter Three, namely (Routes Facilities and Means of Transportation) clarifies the serving facilities such as places for passengers' rest, water resources, guiding signs, and protection posts. It also refers to the observing posts for obtaining ten percent of the trade value, freedom of passengers' movement within and without the Caliphate boundaries and acquaintance with the classical means of transportation. As for Chapter Four which is entitled (Routs' Effect on Public Life), it concentrates on the effect of routes on the Caliphate life in terms of the administrative, military, economic, religious and cultural aspects. A natural map has been annexed to the research on which the caliphate regions and the nature of their contours have been outlined. There is a further map of the main and secondary routes and some of the cities the routes were passing through.

The research relies on a noticeable number of Arabic and foreign references and resources. Islamic geographical references have formed the corner stone in this respect. Added to that, Islamic historical references especially those that are related to the period of research or within its limits, have been of much import. The study has also benefited from many

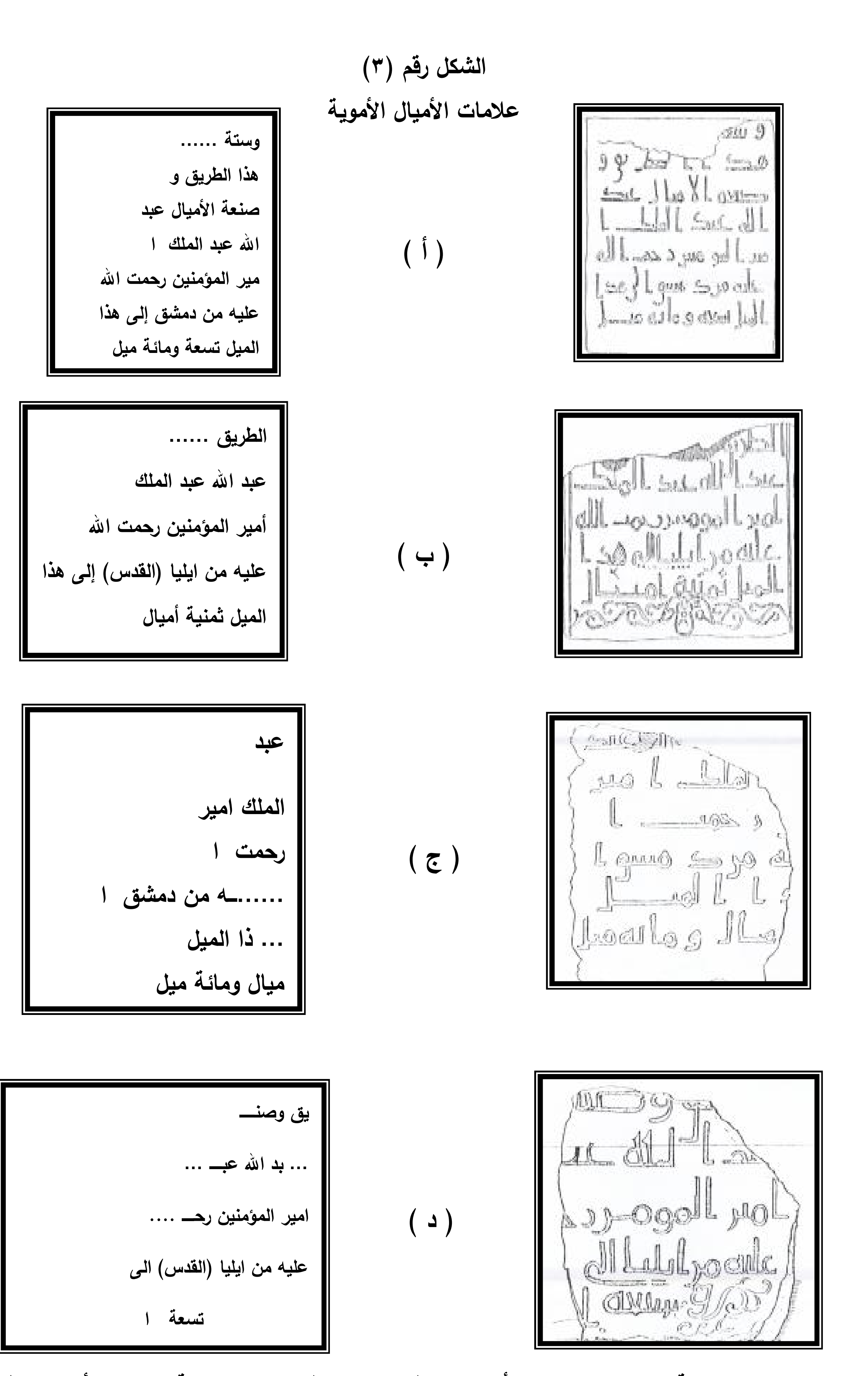
references, scientific dissertations, historical studies, and some contemporary geographical references.

The Study has arrived at the following conclusions::

1. The extension of the Caliphate land on a large area in both Asia and Africa Continents, the noticeable variation in some of its surface shapes such as mountains and deserts, the availability of some water obstacles, and variation in climate added to the nature challenges on routes. They have also increased man's attempts to minimize such challenges.
2. Although some main land routes were newly opened and used before the establishment of the Abbasid Caliphate, the Caliphate had realized from the very beginning the direct links between the routes and the administrative, military, and economic requirements, when the capital Baghdad was made the centre of land routes to different places. It had also led to the existence of many other secondary routes.
3. In order to minimize passengers' suffering on land routes, and in attempt to guarantee the normal flow of movement for different purposes, the Caliphate tried its best in this respect in the following fields: Leveling some routes and constructing arches and bridges, establishing stations for passengers' rest, making water available, and reinforcing security. It also took into account the matter of fixing signs that guided to routes, the distances and the best times for travelling.
4. The study has outlined that the routes and their effects were not limited to the Caliphate administration in order to serve its different affairs. Routes were also used for the accomplishment of the human, social, economic, and religious activities and needs of the citizens and others. So when the Caliphate lost its will and control of the routes side by side with the regression of the human activities and needs on such routes, the latter had become entrances for invaders and additional means of cultural deterioration.

الشكل رقم (٣)

علامات الأميال الأموية

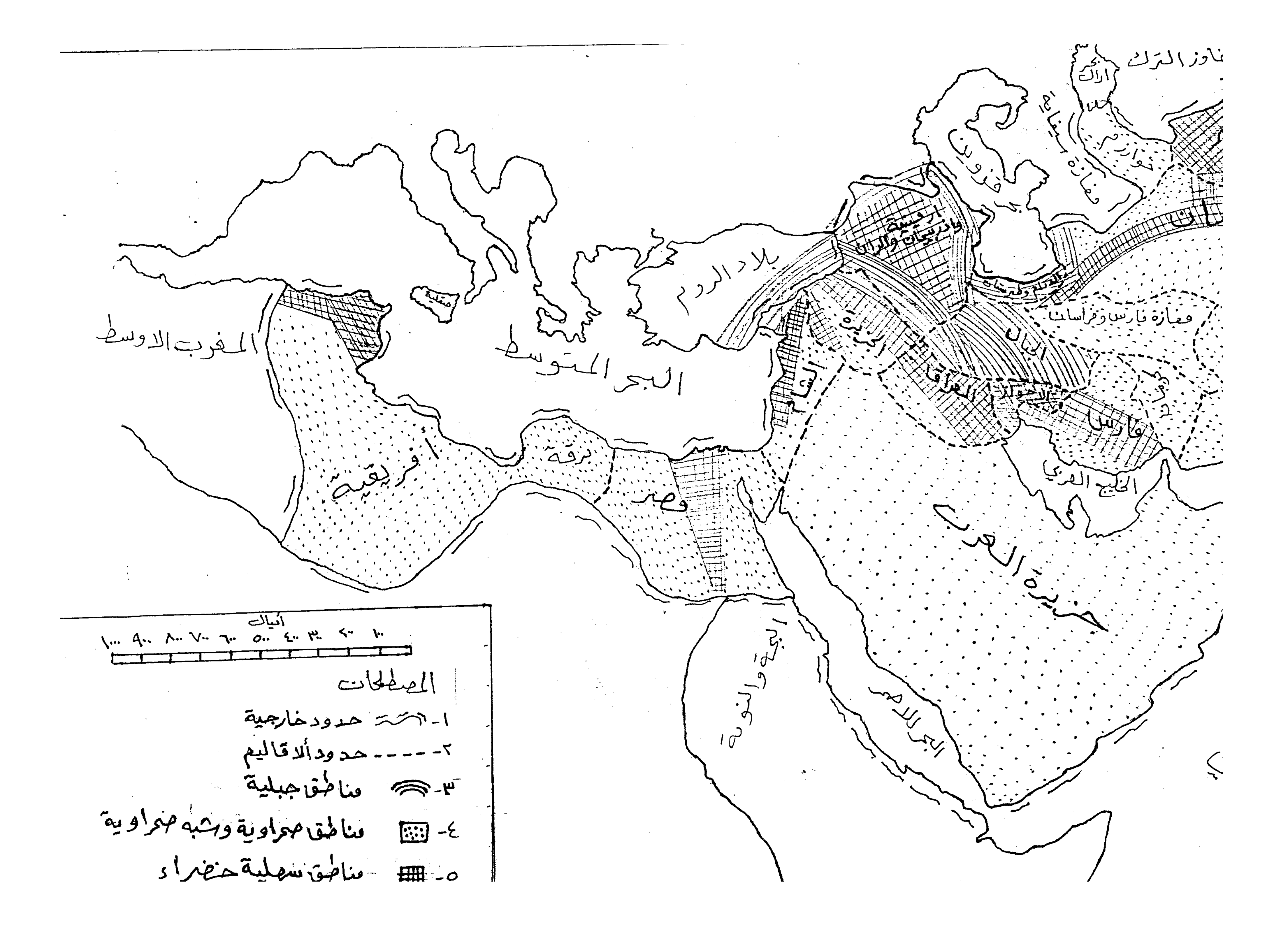


بتصرف عن : سهيلة ياسين الجبوري ، أصل الخط العربي وتطوره حتى نهاية العصر الأموي ، (جامعة بغداد) – ١٩٧٧ ، ص١٣٠ .

شكل رقم (٢) خارطة الطرق

المصطلحات
١- الأنهار
٢- البحيرات
٣- طريق رئيسي
٤- طريق فرعي

أميال
١٠٠ ٥٠٠ ١٠٠٠



مفاوز الترك
بحر آرال
خوارزم
مفازة سيفاية
بحر قزوين
أرمينية وأذربيجان والران
الديلم وطبرستان
مفازة فارس وخراسان
الجبال
العراق
الجزيرة
الشام
الأهواز
فارس
الخليج العربي
جزيرة العرب
بلاد الروم
البحر المتوسط
صقلية
المغرب الاوسط
أفريقية
برقة
مصر
البجة والنوبة
البحر الأحمر
أميال
١٠٠٠ ٩٠٠ ٨٠٠ ٧٠٠ ٦٠٠ ٥٠٠ ٤٠٠ ٣٠٠ ٢٠٠ ١٠٠
المصطلحات
١- حدود خارجية
٢- حدود الأقاليم
٣- مناطق جبلية
٤- مناطق صحراوية وشبه صحراوية
٥- مناطق سهلية خضراء

المختصرات والرموز

أ – المختصرات :

ت = المتوفي .

ج = الجزء .

د.ت = بدون تاريخ .

د.ن = بدون نشر .

ص = الصفحة .

ع= العدد .

ق = القسم .

م = ميلادية .

مج= المجلد .

هـ = هجرية .

Vol = جزء .

P. = الصفحة .

ب - رموز القياس :

الفرسخ = ٦ كم تقريبا .

الميل = ثلث الفرسخ أي حوالي (٢ كم) .

السكة = ٦–١٢ ميل أي حوالي (١٢–٢٤ كم) .

البريد = نفس مدلول السكة القياسي .

المرحلة = ٧–١٠ فرسخ أي حوالي (٤٢ – ٦٠ كم) .

اليوم = نفس مدلول المرحلة القياسي .